

# Rozvoj dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Veronika Křížková

---

Bakalářská práce  
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2009/2010

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Veronika KŘÍŽKOVÁ**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
  
Téma práce: **Rozvoj dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

Úvod

### I. Teoretická část

- Popište základní pojmy související s dopravou.
- Charakterizujte území Zlínského kraje.

### II. Praktická část

- Analyzujte současnou situaci dopravy na území Zlínského kraje.
- Zhodnoťte hlavní problémy současného stavu dopravy Zlínského kraje.
- Navrhněte možnosti zlepšení dopravní situace ve Zlínském kraji.

Závěr

Rozsah práce: cca 40  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Nakladatelství univerzity Karlovy, 1999. 114 s. ISBN 80-7184-923-5.  
[2] HÁJEK, O. Analýza dopravní obslužnosti zlínské aglomerace. In Sborník referátů z odborné konference na téma: Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji. Zlín: UTB ve Zlíně, 2005. s. 85-93. ISBN 80-7318-351-X.  
[3] WOKOUN, R. et al. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.  
[4] ZELENÝ, L. Osobní přeprava. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.  
[5] ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. Dopravní procesy v cestovním ruchu. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008. 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: 6. dubna 2010  
Termín odevzdání bakalářské práce: 21. května 2010

Ve Zlíně dne 6. dubna 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



prof. RNDr. René Wokoun, CSc.  
ředitel ústavu

# PROHLÁŠENÍ AUTORA

## BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně .....

.....

---

*1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:*

*(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.*

*(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.*

*(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.*

*2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:*

*(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).*

*3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:*

*(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.*

*(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.*

*(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.*

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce se zabývá rozvojem dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Práce je rozdělena do dvou částí. V teoretické části jsou popsány základní druhy dopravy, charakteristika Zlínského kraje včetně základních informací o tomto regionu a je zde uvedena legislativa. Praktická část popisuje současnou situaci dopravy v kraji. Na základě zjištěných informací je dále zpracována SWOT analýza a možnosti řešení stávajícího stavu.

Klíčová slova: doprava, dopravní infrastruktura, Zlínský kraj, silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, SWOT analýza

## **ABSTRACT**

Bachelor thesis deals with the development of transporting infrastructure in Zlín region. Thesis is divided into two parts. In the theoretical part it's defines basic concepts of transport, part definition Zlín region, then common informations about this territory and points out the legislation. The practical describes the actual state current situation of transport in this region. On the basis of the informations is the SWOT analysis evaluated and the suggestion of solution of current state.

Keywords: transport, transport infrastructure, Zlín region, road transport, railway transport, air transport, SWOT analysis

*Ráda bych poděkovala především vedoucímu mé bakalářské práce panu RNDr. Oldřichu Hájkovi Ph.D. za odbornou pomoc, průběžnou konzultaci a podnětné připomínky při zpracování mé bakalářské práce a svým rodičům za podporu při psaní práce.*

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně .....

Veronika Křížková

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 CÍLE PRÁCE</b> .....	<b>13</b>
<b>2 METODOLOGIE</b> .....	<b>14</b>
2.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ .....	14
2.2 ROZHOVOR.....	15
2.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY .....	16
2.4 SMĚROVÝ PRŮZKUM DOPRAVY ZÁPISEM SPZ.....	17
2.5 PROFILOVÝ PRŮZKUM ZATÍŽENÍ DOPRAVNÍCH LINEK.....	18
<b>3 POJMY SPOJENÉ S DOPRAVOU</b> .....	<b>19</b>
3.1 OBECNÉ POJETÍ DOPRAVY .....	19
3.1.1 Doprava .....	19
3.1.2 Vnitřní členění dopravy.....	19
3.1.3 Základní složky dopravy .....	20
<b>4 SILNIČNÍ DOPRAVA A POZEMNÍ KOMUNIKACE</b> .....	<b>22</b>
4.1 ČLENĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ .....	22
<b>5 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA</b> .....	<b>24</b>
5.1 DRÁHA A JEJÍ ČLENĚNÍ .....	24
<b>6 VODNÍ A LETECKÁ DOPRAVA</b> .....	<b>25</b>
6.1 VODNÍ DOPRAVA.....	25
6.1.1 Vnitrozemská vodní doprava .....	25
6.1.2 Vnitrozemské vodní cesty .....	26
6.2 LETECKÁ DOPRAVA.....	26
6.2.1 Letištní infrastruktura.....	27
<b>7 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA</b> .....	<b>28</b>
<b>8 MĚSTSKÁ HROMADNÁ A INTEGROVANÁ DOPRAVA</b> .....	<b>29</b>
8.1 INTEGROVANÁ DOPRAVA .....	29
8.1.1 Typy dopravních prostředků integrované dopravy.....	29
8.2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	30
<b>9 PROFIL ÚZEMÍ</b> .....	<b>32</b>
9.1 SPRÁVNÍ USPOŘÁDÁNÍ .....	32
9.2 ÚZEMÍ .....	33
9.3 SÍDLENÍ STRUKTURA .....	34
9.4 EKONOMIKA.....	35
<b>10 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY</b> .....	<b>37</b>



<b>II</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>39</b>
<b>11</b>	<b>SILNIČNÍ DOPRAVA A POZEMNÍ KOMUNIKACE .....</b>	<b>40</b>
11.1	SOUČASNÁ SITUACE SILNIČNÍ DOPRAVY .....	40
11.2	SILNICE I., II. A III. TŘÍDY .....	41
11.3	DOPRAVNÍ NEHODOVOST .....	45
11.4	HLUKOVÉ A EMISNÍ ZATÍŽENÍ .....	46
11.5	STAV VOZOVEK II. A III. TŘÍDY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	46
<b>12</b>	<b>ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....</b>	<b>49</b>
12.1	SOUČASNÁ ANALÝZA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	49
12.2	OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	51
<b>13</b>	<b>VODNÍ A LETECKÁ DOPRAVA .....</b>	<b>53</b>
13.1	VODNÍ DOPRAVA .....	53
13.1.1	Bařův kanál .....	53
13.2	LETECKÁ DOPRAVA .....	54
<b>14</b>	<b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....</b>	<b>56</b>
14.1	TRASY CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE .....	56
<b>15</b>	<b>SWOT ANALÝZA .....</b>	<b>57</b>
15.1	SILNÉ STRÁNKY .....	57
15.2	SLABÉ STRÁNKY .....	57
15.3	PŘÍLEŽITOSTI .....	58
15.4	HROZBY .....	58
<b>16</b>	<b>NÁVRHOVÁ ČÁST SILNIČNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>59</b>
16.1	PRIORITA Č. 1 DOKONČENÍ ÚSEKU DÁLNICE D1 VYŠKOV – KROMĚŘÍŽ – HULÍN – PŘEROV – LIPNÍK NAD BEČVOU .....	59
16.2	PRIORITA Č. 2 NAPOJENÍ NA SILNICI I. TŘÍDY I/50 HOLUBICE - UHERSKÉ HRADIŠTĚ - UHERSKÝ BROD – SLOVENSKO .....	61
16.3	PRIORITA Č. 3 NAPOJENÍ NA SILNICI I. TŘÍDY R 35 PALAČOV – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ .....	63
16.4	PRIORITA Č. 4 NAVRHOVANÁ TRATĚ 280 – HRANICE NA MORAVĚ – STŘELNÁ (ÚSEK LHOTKA NAD BEČVOU – STŘELNÁ) .....	65
16.5	PRIORITA Č. 5 MODERNIZACE A ELEKTRIFIKACE TRATĚ 281 – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – ROŽNOV POD RADHOŠTĚM .....	67
16.6	PRIORITA Č. 6 ZLEPŠENÍ TRATĚVÉ RYCHLOSTI A ZABEZPEČENÍ DOPRAVNÍ CESTY TRATĚ 282 – VSETÍN – VELKÉ KARLOVICE .....	68
<b>17</b>	<b>DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ .....</b>	<b>70</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>79</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>81</b>

<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>85</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>86</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>87</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>88</b>

## ÚVOD

Jako bakalářskou práci jsem si zvolila Rozvoj dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji, jelikož toto téma je v současné době hodně diskutované a je též jednou z priorit Zlínského kraje. Zejména dlouhodobý socioekonomický rozvoj regionů je způsoben strukturou regionálních center, výroby a výrobních kapacit, inovačními charakteristikami, kvalitou pracovní síly a v neposlední řadě především dopravní dostupností a dopravní obslužností, jelikož hospodářský růst je úzce spojen s kvalitní a výkonnou dopravou a dopravní obslužností.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí. V teoretické části nejdříve uvedu cíle mé bakalářské práce, ke kterým chci v práci dospět. Dále uvedu několik typů metod a šetření, které souvisejí se získáváním informací v dopravě. Teoretickou část zaměřím na obecné pojetí dopravy, kde zmíním jednotlivé druhy dopravy a základní pojmy týkající se druhů dopravy a charakterizuje profil území Zlínského kraje, kde se zmíním o současné situaci v ekonomice, území, územním uspořádání a sídelní struktuře. Do teoretické části také zařadím legislativní zakotvení.

V praktické části mé bakalářské práce uvedu současnou situaci v silniční dopravě, železniční, letecké, vodní a cyklistické dopravě. Následně vytvořím SWOT analýzu, kde shrnu současnou situaci a následně navážu návrhovou částí, kde uvedu nejdůležitější realizované a budoucí projekty ve Zlínském kraji.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 CÍLE PRÁCE

Výchozím cílem mé bakalářské práce je proces sledování rozvoje dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji, který zahrnuje především analýzu současného stavu dopravní obslužnosti a následná návrhová řešení stavu dopravy ve Zlínském kraji.

Jako dílčí cíle bych zmínila jednotlivé části dopravy, a to především silniční, železniční, vodní, leteckou, městskou a v současné době hodně rozvíjenou cyklistickou dopravu ve Zlínském kraji. Z důvodu, že silniční doprava patří mezi nejvíce preferovanou formu dopravy, bych uvedla současnou situaci na jednotlivých stupních tříd, hlukové a emisní zatížení a dopravní nehodovost.

V práci bych chtěla uvést charakteristiku Zlínského kraje, jako je např. správní uspořádání, sídelní strukturu a ekonomickou situaci kraje, jelikož i od této situace se odvíjí rozvoj dopravní infrastruktury. Je také nutno zmínit, že poptávka po dopravě je závislá na stavu ekonomiky a řadě dalších ukazatelů. Od budoucího vývoje národního hospodářství se odvíjí i další rozvoj dopravní infrastruktury Zlínského kraje, kterou, jak jsem již zmínila, je nutné budovat v předstihu a vnímat především to, že současný stav dopravních sítí v České republice není příliš nejvhodnější.

V neposlední řadě bych se zmínila i o SWOT analýze dopravy ve Zlínském kraji, která mi pomůže k vytvoření návrhové části. Základ této metody spočívá v členění jednotlivých bodů analýzy do čtyř skupin. Vzájemným ovlivňováním silných a slabých stránek na jedné straně vůči příležitostem a hrozbám na straně druhé lze získat podstatné informace, které vystihují úroveň jejich vzájemného působení.

Aby infrastruktura plnila cíle, jednak ekonomické a jednak sociální, musí být budována v předstihu. S tím souvisí následná návrhová část, kde se budu zaměřovat na budování a následný rozvoj dopravy, který je jednou z hlavních priorit Zlínského kraje. V práci se zmíním nejen o probíhajících projektech, ale také o významných stavbách, které se chystají v několika příštích letech.

## 2 METODOLOGIE

### 2.1 Dotazníkové šetření

Dotazníková metoda popsána v [2] patří mezi nejrozšířenější formu získávání dat. Uskutečňuje se prostřednictvím nástrojů (dotazníků, záznamových archů) a kontaktu s dotazovaným. Dotazník je nejvyužívanějším nástrojem při získávání primárních dat. Představuje formulář s otázkami, na něž respondenti odpovídají. Výhodou dotazníků je jejich přesné zaměření a získání dat přesně k tomu, o co se ve výzkumu zabýváme. Přes tyto výhody může být sestavení a správné vyhodnocení dotazníku dost obtížné. Dotazník musí být dobře sestaven, při chybném sestavení nemusí výsledky odpovídat cílům, které jsem si předem určila (viz [2]).

V mém dotazníkovém šetření bych se chtěla zaměřit na získávání dat u ekonomicky aktivních obyvatel, jelikož tito lidé nejvíce pocítují změny v současné situaci dopravy. Šetření budu provádět u obyvatel ve Zlíně, kde lidé dojíždějí z místních částí, okolních vesnic a celého Zlínského kraje. V rámci šetření bych se chtěla zaměřit na názory občanů, ze kterých získám informace, které mi dále budou sloužit k dalšímu rozboru. Následně bych chtěla z těchto dat vyhodnotit současnou situaci prostřednictvím kladených otázek. Otázky budou jednak uzavřené s možnostmi odpovědi a také otevřené, kde budou mít dotazovaní možnost vyjádřit svou spokojenost či nespokojenost se stávající situací v dopravě v rámci Zlínského kraje.

Chtěla bych se zaměřit na zjišťování spokojenosti občanů Zlínského kraje, zda je dopravní obslužnost v kraji dostačující, jestli dávají přednost železniční, autobusové nebo vlastní automobilové dopravě. V rámci dotazníku bych se chtěla zaměřit i na spokojenost související s MHD, zda odpovídá cena službám a zda je vyhovující četnost trolejbusů nebo je nutné posílení. Dále bych se zaměřila na názory občanů ohledně úrovně městské hromadné dopravy, jestli jsou zastávky bezbariérového charakteru, zda vyhovují občanům intervaly mezi nízkopodlažními spoji, zda dochází k chybnému hlášení aktuální a příští zastávky ve vozidle a dále jestli je dostatek elektronických tabulí s odjezdy.

## 2.2 Rozhovor

Dále bych se zmínila o metodě rozhovoru, která je popsána v [17], kdy se prostřednictvím předem zvolených otázek (obdobně jako u metody dotazníku) dozvím o jednotlivých dílčích jevech na základě odpovědí respondenta, jakožto zkoumané osoby. Budu sledovat tedy jeho verbální chování, které bylo vyvoláno položením konkrétní otázky, což má jistě svoje výhody, ale na druhé straně je nutné zvážit možné komplikace, které s sebou přináší možné zkreslení. To může nastat zejména tehdy, jestliže respondent otázku buď nepochopil, nebo pochopil jinak, než byla položena, anebo jinak, než ji pochopili ostatní dotazovaní.

V rámci rozhovoru bych se chtěla zaměřit na odborníky z praxe, kteří se určitým způsobem podílejí na rozhodování o dopravě ve Zlínském kraji. Obrátila bych se zejména na vedoucí pracovníky na silničních odborech, na úřadech ve Zlínském kraji, na ředitelství silnic Zlínského kraje a na krajský úřad Zlínského kraje.

Zaměřila bych se na finanční stránku, zda jsou projekty financované pomocí strukturálních fondů nebo na financování projektů se podílí pouze kraj s okolními obcemi. Další zkoumání bych věnovala ekologii, zda dochází k modernizaci dopravních prostředků v rámci Zlínského kraje např. trolejbusů, autobusů a vlaků, dále zda se chystá rozšíření městské hromadné dopravy do okolních vesnic, plánování vybudování cyklostezek ve Zlínském kraji, chystané rekonstrukce či nové výstavby komunikací. Mé otázky se budou týkat také výstavby obchvatů Zlínského kraje, pomocí kterých by se odlehčila doprava v centru Zlína, což by mělo vliv i na životní prostředí obyvatel.

### 2.3 Průzkum statické dopravy

Mezi další odbornou metodu získávání dat patří průzkum statické dopravy. Z důvodu řešení statické dopravy jsou na parkovištích, popřípadě na vyznačených státních i nevyznačených státních komunikacích uskutečňovány dle [29] průzkumy ke zjištění dosavadní poptávky (počtu zaparkovaných vozidel) na komunikacích a parkovištích.

Uvedená metoda se provádí buď ve zjednodušené formě sčítáním počtu parkujících vozidel, anebo zápisem státních poznávacích značek (SPZ) parkujících vozidel v určeném časovém úseku.

Průzkum se provádí většinou v časovém období od 5.00 do 21.00 hodin ve dvouhodinových intervalech (někdy se mohou použít i hodinové intervaly) v různé dny v týdnu. Státní poznávací značky se zapisují do předem daných formulářů, ze kterých jsou následně přepisovány do zpracovaných formulářů v tabulkovém procesoru Microsoft Excel. Speciálním třídícím programem jsou získané údaje vyhodnoceny.

Výsledkem průzkumu statické dopravy dle [29] je:

- určení jednotlivých skupin uživatelů (rezidenti, abonenti, návštěvníci),
- obsazenost parkoviště,
- podíl jednotlivých typů SPZ.

Výstupem této metody jsou především přehledné tabulky a grafy, které následně slouží k dalšímu zpracování.



## 2.4 Směrový průzkum dopravy zápisem SPZ

Cílem směrového dopravního průzkumu je vytvořit matici vztahu pohybu vozidel mezi jednotlivými částmi města a určit tranzitní dopravu viz [29]. Při použití této metody je zaznamenávána registrační značka (RZ/SPZ), čas jízdy v pěti-minutových intervalech a typ vozidla (jedná-li např. osobní automobily, lehká a těžká nákladní vozidla, autobusy a cyklisti).

Údaje o směru jízdy vozidla (do/z centra) jsou dána umístěním sčítacího stanoviště. Primární zpracování dat z průzkumu ať již ze směrového nebo z průzkumu křižovatkových pohybu spočívá v převodu z tišených papírových formulářů (popř. z diktafonu) do elektronické podoby. Téměř naprostá většina dat je přepsána do tabulkového procesoru MS Excel a následně zpracovávána použitím výpočetní techniky a dalších programů.

Podkladem pro rozbor směrování dopravy jsou matice přepravních vztahu popsány v [29]. Je nutné zaznamenané SPZ spárovat – tj. vyhledat stejné SPZ zaznamenané ve stejném čase na různých stanovištích pro určení trasy jednoho vozidla, a dále trasy všech vozidel do vzájemného vztahu k oblastem, jež jednotlivá vozidla projela. Vyhodnocení směrového průzkumu je obvykle zatíženo nejvyšší relativní chybou ze všech prováděných průzkumů, jelikož je ovlivněno lidským faktorem (chybné čtení, zápis nebo přepis SPZ, chybějící SPZ na stanovištích atd.) Tyto chybějící nebo chybně zaznamenaná SPZ na některých stanovištích způsobují velké problémy ve vyhodnocení trasy vozidla. Vzniká nestejnorodost trasy s chybějícími stanovišti v posloupnosti projetých stanovišť, kterou je třeba opravit, aby trasa odpovídala skutečnosti.

Uvedené nesprávnosti se významně projevují v kvalitě součtu vozidel na ramenech křižovatek. Intenzita je tudíž upravována koeficienty, které vyrovnávají chyby v součtu, méně už v jednotlivě dělených směrech, popř. u jednotlivého druhu dopravy. V konečném následku se mohou tudíž lišit počty vozidel, které byly zjištěny křižovatkovými pohyby o počty zjištěné při použití této metody, jehož hodnoty musely být opraveny.

## 2.5 Profilový průzkum zatížení dopravních linek

Tento typ průzkumu analyzován v [29] může nahradit nebo doplnit průzkumy frekvence cestujících ve vozidlech na důležitých zastávkách (stanicích) a lze jich následně využít na důležitých přestupních uzlech.

Cílem těchto průzkumů je získání údajů o počtu nastupujících a vystupujících osob do nebo z vozidla pro danou oblast klíčového profilu. Průzkumy lze použít v pravidelných linkových i dálkových autobusových dopravách, MHD, ale také na železnici.

Průzkumy definované v [29] se provádějí obdobně jako u sčítání četnosti cestujících ve vozidlech:

- hlavní je období konce září nebo také začátkem dubna, kdy je frekvence cestujících ve veřejné dopravě nejvyšší,
- v průměrném pracovním dni, tj. úterý, středa nebo čtvrtek převážně ve špičkovém období (4:30 – 8:00, 13:00 – 17:00), ale také v některých případech o víkendu, tj. v sobotu a v neděli,
- nejvhodnějším počtem proškolených pracovníků v oblasti odborné i bezpečnostní,
- zápisem počtu nastupujících a vystupujících osob na profilu do připravených formulářů.

Tento průzkum se snaží poukázat jak obrat cestujících na profilu, tak i procento využití vozidla před a za profilem. Průzkum také napomáhá stanovit, zda se jedná o důležitý nástupní nebo výstupní profil nebo důležitý přestupní uzel.

### 3 POJMY SPOJENÉ S DOPRAVOU

#### 3.1 Obecné pojetí dopravy

Obecné pojetí dopravy je popsáno v [37], kde doprava je charakterizována jako činnost, která se odvozuje od jiných aktivit a tak budoucnost lze formulovat na základě příslušného rámce ekonomického a sociálního vývoje. Doprava sloužila v minulosti pouze k překonávání vzdáleností, ovšem dnes hraje důležitou roli v životě společnosti všeobecně. Dochází k tomu především vlivem nárůstu světové populace, kdy společnost vyžaduje stále vyšší nároky na přepravu, ať se jedná o přepravu do zaměstnání, školy, za svými příbuznými nebo za volným časem. Doprava v dnešním smyslu překonává tři významné bariéry hospodářských aktivit, kterými jsou místa, čas a příležitosti.

##### 3.1.1 Doprava

Doprava je nejčastěji definována dle [3] jako záměrné a organizované přemístění osob a věcí prostřednictvím dopravních prostředků po dopravních komunikacích. Někteří autoři jako např.: BEREZOWSKY 1975 považují dopravu jako součást komunikace, což umožňuje vzájemné působení složek při přepravě lidí, materiálů, zpráv, informací, ale také i peněžních prostředků.

**Komunikace se dle [3] dělí na dvě odvětví:**

- a) dopravu
- b) spoje

Doprava představuje podle [3] činnosti umožňující přemístování osob, zvířat a věcí a spoje zajišťují odesílání a přijímání informací. Funkce obou odvětví se úzce prolínají a není proto mezi nimi možné vést přesnou hranici.

##### 3.1.2 Vnitřní členění dopravy

Z ekonomického hlediska se doprava člení podle [3] na dva základní typy:

- 1) dopravu nákladní**
  - a) ve sféře výroby
  - b) ve sféře oběhu

c) ve sféře osobní dopravy

## 2) dopravu osobní

**Nákladní doprava** je velmi důležitou součástí výrobního procesu, jelikož jednak dopravuje nezbytné suroviny a energii, a jednak přepravuje výrobky k jejich dalšímu zpracování a ke konečné spotřebě.

**Osobní doprava** spočívá v přepravě osob, tedy cestujících, kteří mají význam bezprostředních spotřebitelů dopravní produkce. Oproti nákladní dopravě se cestující stávají aktivním účastníkem dopravního procesu, který můžeme ovlivňovat.

Podrobně se doprava člení dle [3] na šest základních odvětví. Jedná se o dopravu **železniční, automobilovou, námořní, vnitrozemskou, vodní (říční a jezerní), leteckou a potrubní**. Potrubní doprava bývá často s dopravou elektrické energie spojována do jedné kategorie jako doprava speciální. Současně s moderními druhy dopravy stále existují i jiné staré druhy dopravy, jež si doposud zachovaly hospodářský význam v některých rozvojových zemích a oblastech, jako např. doprava na provozech a doprava, kde člověk zastupuje dopravní prostředek (nosiči) nebo představuje pohonnou sílu.

### 3.1.3 Základní složky dopravy

**Základní složky dopravy** jsou podrobně rozebrány v [3], jedná se o:

1. dopravní prostředky
2. dopravní cesty
3. dopravní zařízení

### Dopravní prostředky

Představují soubor určitých pohyblivých zařízení, jako jsou lodě, letadla, automobily, vlaky apod., jimiž se doprava uskutečňuje. Z hlediska prostředí dělí [3] dopravu na pozemní, vodní a vzdušené prostředky, z hlediska funkce na nákladní a osobní.

**Dopravní cesty**

Dopravní cesty obsahují prostor, hladinu oceánů, řek a jezer a pevninský prostor, který je ve většině případů upravený pro pohyb dopravních prostředků nebo vysílání signálů. Mezi uměle vytvořené dopravní cesty patří např. silnice, železnice, telefonní a telegrafické kabely a elektrická vedení. Pro přenos signálu i v prostředí, kde se nachází elektromagnetické pole.

**Dopravní zařízení**

Znázorňují technické objekty, které slouží dopravě a spojům např. letiště, přístavy, nádraží, ale také televizní a rádiové vysílací stanice.

## 4 SILNIČNÍ DOPRAVA A POZEMNÍ KOMUNIKACE

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě definuje:

**Silniční doprava** - „je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava), jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“

### 4.1 Členění pozemních komunikací

Následující pojmy vymezuje Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích:

**Pozemní komunikace** – „je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“

Pozemní komunikace se dělí dle tohoto zákona na uvedené kategorie:

- **dálnice**
- **silnice**
- **místní komunikace**
- **účelová komunikace**

**Dálnice** – „je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené pásy.“

**Silnice** – „je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.“

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují dle výše uvedeného zákona do těchto tříd:

- **silnice I. třídy** – „která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu“
- **silnice II. třídy** – „která je určena pro dopravu mezi okresy“

- **silnice III. třídy** – „která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace“

Mapa silniční sítě Zlínského kraje je uvedena v Příloze I.

**Místní komunikace** – „je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.“

Zákon o pozemních komunikacích rozděluje místní komunikace podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- **místní komunikace I. třídy** – „kterou je zejména rychlostní místní komunikace“
- **místní komunikace II. třídy** – „kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí“
- **místní komunikace III. třídy** – „kterou je obslužná komunikace“
- **místní komunikace IV. třídy** – „kterou je komunikace provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz“

**Účelová komunikace** – „je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.“

## 5 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava patří mezi tradiční odvětví dopravy, které však prochází složitým vývojem. Podle [36] především v přepravě osob roste konkurence ostatních druhů dopravy velice intenzivně. Zejména prudký rozmach silniční a letecké dopravy, znamená odklon uživatelů od železniční dopravy. Je to způsobeno především pružnější a rychlejší reakcí automobilové dopravy, větší hustotou silniční sítě a v případě individuální dopravy i nezávislostí na jízdních řádech hromadné dopravy.

### 5.1 Dráha a její členění

Znění zákona č. 266/1994 Sb., o drahách definuje následující pojmy:

**Dráha** – „je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.“

Podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách se železniční dráhy člení do jednotlivých kategorií z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem. Kategorie drah jsou:

- **dráha celostátní** – „jíž je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena“
- **dráha regionální** – „jíž je dráha místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy“
- **vlečka** – „jíž je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky“
- **speciální dráha** – „která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce“

V souladu se zákonem o drahách o zařazení železniční dráhy do patřící kategorie dráhy a o změnách tohoto zařízení rozhoduje drážní správní úřad.



## 6 VODNÍ A LETECKÁ DOPRAVA

### 6.1 Vodní doprava

**Vodní doprava** je jedním z druhů dopravy, která je podrobně popsána v [36], jež svojí činností nejméně zatěžuje životní prostředí. Přímé znečištění okolí a ovzduší je vzhledem k několikanásobně nižší spotřebě energie při dopravě minimální, v porovnání s ostatními druhy dopravy zcela zanedbatelné.

#### 6.1.1 Vnitrozemská vodní doprava

**Vnitrozemská přeprava**, nazývána také dle [36] **říční**, vytváří samostatný systém, avšak činnost říční dopravy je zcela zabezpečována vodním hospodářstvím v rámci vodohospodářského systému. Zabezpečuje základní podmínky plavby, zatímco konečný produkt této činnosti je řízen v rámci dopravy. Jako jeden z podsystémů vodohospodářské soustavy je bezprostředním uživatelem vody z povrchových zdrojů a vodních toků, ne však spotřebitelem vody.

**Základní charakteristiky**, které jsou důležité pro začlenění vodní dopravy do dopravní soustavy zmíněné v [36], jsou následující:

- jedná se o nižší dopravní rychlost, jež s sebou přináší omezené využití při přepravě osob a některého druhu zboží
- dále nižší mrtvá hmotnost dopravního prostředku a zároveň menší počet obsluhujícího personálu vzhledem k přepravovanému objemu zboží
- nižší potřeba energie a z toho vyplývající nižší spotřeba pohonných hmot
- přináší také celkově nižší náklady na přepravu v porovnání s dalšími druhy dopravy

Říční doprava se používá především k přepravě osob, zejména v méně rozvinutých zemích, jež nedisponují „moderní“ dopravní infrastrukturou. Naopak ve vyspělých zemích je využívána **říční doprava jako rekreační**, kdy cestující poznávají určitá území nebo také v případech delších plaveb plní loď funkci plovoucího hotelu, rozšiřují se i půjčovny obytných lodí. Tyto činnosti se vztahují spíše ke starším vodním cestám, na kterých již není reálná obchodní nákladní plavba. Existuje i řada případů koexistence obou druhů plavby -

nákladní i rekreační jak je podrobně definováno v [36].

### 6.1.2 Vnitrozemské vodní cesty

**Vodní cesty** se dělí dle [36] na **námořní a vnitrozemské**, které se následně dělí na přirozené (velké řeky a jezera) a umělé (kanalizované toky, průplavy a vodní nádrže).

Základem sítě vnitrozemských vodních cest jsou řeky, které lze na základě [36] z plavebního hlediska rozdělit na:

- a) **splavné** – za které lze považovat toky, na nichž lze vykonávat tzv. velkou plavbu (plavba vnitrozemskými plavidly, která jsou určena pro přepravu osob nebo nákladů). Splavné řeky se dále dělí dle [36] na následující:
  - „národní, které protékají územím jednoho státu a není na nich zaveden mezinárodně-právní režim plavby (např. Vltava)“
  - „mezinárodní, což jsou všechny splavné řeky, na kterých byl zaveden mezinárodně-právní režim plavby (např. Rýn)“
  
- b) **nesplavné** – jedná se o veškeré toky, na nichž není možná tzv. velká plavba, jelikož na nich lze provozovat sportovní plavbu

Na základě zákona č.144/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě jsou vodní cesty rozčleněny do dvou hlavních skupin, a to na sledované a na ostatní. Plavebními znaky jsou vyznačeny pouze sledované vodní cesty, které lze dále dělit na vodní cesty dopravně významné (dále se člení na vodní cesty využívané a vodní cesty využitelné) a vodní cesty účelové.

## 6.2 Letecká doprava

**Leteckou dopravu** lze řadit k nejmladším a nejdynamičtějším druhům dopravy [37]. Vlivem nepřetržitého technického zdokonalování dopravních prostředků a dalšího vybavení je důsledkem neustálý rozvoj letecké dopravy. Letecká doprava má největší možnosti přímého a nejkratšího spojení dvou bodů, než ostatní druhy dopravy, neboť neklade dopravě žádné překážky.

### 6.2.1 Letištní infrastruktura

Mezi nejdůležitější části letecké pozemní základny patří letiště. Dochází zde k propojení nejrůznějších subjektů a aktivit, které musí být v souladu se službami a zařízeními nezbytnými pro bezproblémové odbavení cestujících a zboží. Letiště jsou důležitými shromažďovacími, distribučními a spojovacími centry dopravního systému.

V současné době představují letiště **složitý provozně-ekonomický komplex** analyzovaný v [36], jež ovlivňuje život společnosti a skladbu území. Letecká doprava spojuje navzájem celý svět a není schopna bez letišť existovat. Disponuje řadou dalších objektů a zařízení, které poskytují mnoho různých doplňkových služeb.

**Základní provozní služby** jsou zaměřeny zejména k zajištění bezpečného a bezporuchového provozu letadel a uživatelů letišť. Jsou organizovány přímo letišťem nebo k tomu určené vládní organizace jako např. řízení letového provozu.

**Základní provozní služby definuje [36] následovně:**

- řízení letového provozu
- meteorologické služby
- telekomunikační služby
- policie, bezpečnostní a celní služby
- hasičské a zdravotnické služby
- údržba letištních ploch a budov

## 7 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Cyklistika se řadí v současné době mezi preferovaný způsob dopravy zejména v rámci aktivní rekreace. Na rozdíl od motorové dopravy má spoustu výhod. Především nespotřebovává fosilní zdroje energie, nevypouští emise, nezabírá tolik půdy jako motorová doprava a nezpůsobuje žádný hluk ani vibrace.

Na **cyklistickou dopravu** jako na ostatní druhy dopravy můžeme aplikovat řadu administrativních a ekonomických nástrojů (viz [36]), jež usměrňují její rozsah (výkon a vzájemný poměr mezi jednotlivými druhy dopravy) a způsob, jakým je doprava provozována. Nástroje cyklistické dopravy mohou být použity jednak na straně nabídky v podobě dotací, různých druhů daní a poplatků a jednak na straně poptávky jako dotace a různé typy pojištění.

**Pěší dopravu** můžeme definovat dle [36] jako počáteční a koncovou fází všech uskutečněných cest. Z tohoto důvodu vzniká potřeba chránit a vylepšovat možnosti chůze ve městech a obcích. Zejména ve městech se chodec dostává do kontaktu s ostatními dopravními systémy. Metodu řešení při územním plánování i při plánování konkrétního uzlu ovlivňuje kvalitu chůze a zejména bezpečnost chodce, jež je nejvíce zranitelný.

Setkáváme se také s případy, kdy chodník nevyužívá jen chodec, ale v mnoha případech je využíván také automobily při obsluze objektu a parkování.

[36] **dále definuje případy, kdy chodník slouží k různým účelům:**

- pro výsadbu zeleně
- pro uložení inženýrských sítí a jejich povrchových objektů (stožáry, různé skříně),
- pro skládky materiálu při opravách objektů
- pro rozšíření vozovky
- pro instalaci dopravních značek, zábradlí, světelné signalizace, různých reklam apod.

Výše uvedené překážky ztěžují chodcům pohyb po městě a často je může činit dokonce nebezpečným.

## 8 MĚSTSKÁ HROMADNÁ A INTEGROVANÁ DOPRAVA

### 8.1 Integrovaná doprava

Integrovanou dopravou podrobně definovanou v [36] lze charakterizovat následovně:

„Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních podmínek přepravních a tarifních.“

V rámci integrované dopravy se lze setkat dle [36] s různými druhy dopravních prostředků vyjma letecké. Základními druhy dopravy jsou doprava kolejová (včetně železniční), silniční, které mohou mít navazující formy, k obvyklé nekonveční dopravě řadíme MHD a také dopravu vodní. V oblasti kolejové dopravy dále rozlišujeme řadu dalších dopravních prostředků, jež vždy vycházejí z principů dopravy železniční.

#### 8.1.1 Typy dopravních prostředků integrované dopravy

Mezi typy dopravních prostředků integrované dopravy uvedených v [36] patří metro, vlak a tramvaj. Trolejbus se řadí mezi silniční vozidlo s drážními prvky. Silničním dopravním prostředkem je autobus.

V MHD vznikla nutnost označit provozy s různými charakteristikami a specifickými názvy podrobně uvedenými v [37]:

- a) **vlak** – jedná se o klasickou železniční dopravu, jež má stoprocentně oddělenou dopravní cestu. Křížení se silnicemi či jinými drahami je označeno železničními přejezdy v rámci legislativy i stavebně. Pro osobní i nákladní dopravu jsou obvykle tratě společné.
- b) **metro** – je označováno jako kolejový provoz, který by měl splňovat základní podmínky – „stoprocentně samostatnou dopravní cestu bez jakýchkoliv křížení s jinými drahami či silnicemi, systém řízení podle návěstidel (autoblok) a alespoň část trasy pod zemí“ viz [36].

- c) **tramvaj** – jedná se o kolejový provoz, kdy část trasy je vedena v pouličním provozu, je zde minimální křížení v ulicích. Tramvajová doprava se nachází většinou ve městech nad 100 000 obyvatel nebo také na tratích se silnými přepravními proudy. Tramvaje mohou tvořit páteřní dopravu města, a jestliže mohou opouštět hranice měst, pak jde o příměstské trasy.
- d) **trolejbus** – lze zařadit mezi silniční vozidlo s drážními prvky jako je elektrický pohon s vrchním přívodem proudu. Rovněž jako u tramvaje existují příměstské trasy. Trolejbusová doprava se nachází ve městech, kde počet obyvatel převyšuje 40 000 obyvatel. Mezi výhody trolejbusu na rozdíl od autobusové dopravy patří nejvýraznější šetrnost k životnímu prostředí a také vlivem vymezených pásem je provoz také levnější.
- e) **autobus** – jedná se také o silniční vozidlo, které má největší uplatnění zejména v MHD. V podstatě většina MHD jsou obsluhovány autobusy. Autobusy se též pochopitelně využívají v příměstské dopravě, kde velmi často zastávají jediný dopravní prostředek, ale neměly by tvořit tzv. sběrnou dopravu.
- f) **nekonvenční doprava** – do skupiny nekonvenční dopravy řadíme především lanovky, výtahy a eskalátory, pouze pod podmínkou, že se jedná o samostatný prvek veřejné dopravy nikoli jako doplněk např. ve stanicích metra. Řadíme zde také vodní dopravní prostředky, jejich role je specifická dle přepravních podmínek a proudů [37]

## 8.2 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava hraje významnou roli pro mobilitu obyvatel ve městech. Společivá v zajišťování přemístování cestujících na území města, ale také v bezprostředním okolí. Městská hromadná doprava tvoří samostatný dopravní a přepravní systém (viz [36]).

**Do základního legislativního rámce pro osobní přepravu v městské hromadné dopravě uvedeného v [36] řadíme:**

- Zákon č.266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č.175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní

dopravu

- Smluvní přepravní podmínky, které vyhláší dopravci na základě § 49 zmíněné vyhlášky č.175/2000 Sb.

MHD se v současnosti stává základem dopravy integrované. Integrovaná doprava je tvořena spojením městské hromadné dopravy a příměstské dopravy v některých případech i místní. Pokud dojde k úplné integraci na rozsáhlém souvisejícím území, dochází ke vzniku – Integrace. Integrace se vytváří z toho důvodu, aby se doprava zatraktivnila a stouplo její využití v problémových oblastech. V některých případech může dojít k integraci místní dopravy, kde nemusí být přítomna žádná MHD. Základními prvky integrace území je integrace území, dopravní a tarifní definovány v [36].

## 9 PROFIL ÚZEMÍ

### 9.1 Správní uspořádání

Zlínský kraj byl vytvořen k 1. lednu 2000. Byl ustaven na základě ústavního zákona č. 347 ze 3. prosince o vytvoření územních samosprávných celků. Vznikl sloučením čtyř okresů – Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín. Zlínský kraj se nachází ve východní části České republiky a na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem a na severovýchodě s krajem Moravskoslezským. Státní hranici se Slovenskou republikou tvoří kraj Trenčínský, v menší míře i kraj Žilinský, viz [10].



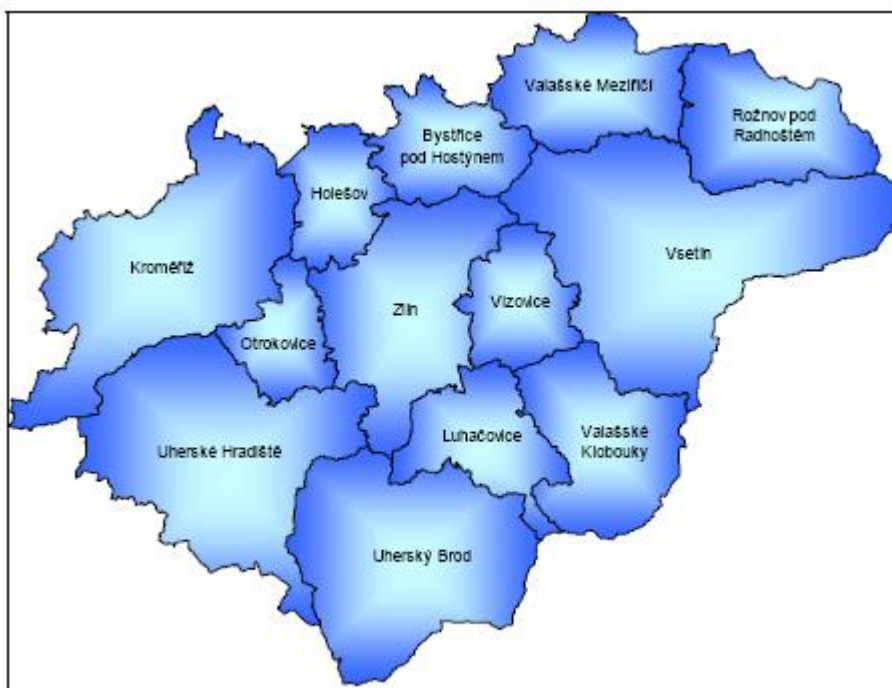
*Obr. 1 Správní uspořádání Zlínského kraje [9]*

Zlínský kraj je třetím nejmenším krajem republiky s rozlohou 3 964 km<sup>2</sup>. Podle zveřejněných výsledků sčítání lidu bylo zde registrováno 591 397 obyvatel k 30. 9. 2009 a řadí se tudíž na 8. místo v ČR a 5,8 % obyvatel ČR.

Tento kraj má 304 obcí o průměrné rozloze 13,04 km<sup>2</sup>, která představuje mírně vyšší rozlohu, než jakou mají v průměru obce České republiky (12,6 km<sup>2</sup> = 78 886 km<sup>2</sup>/6 258 obcí) dle [10].



Nové správní uspořádání člení kraj na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Zlínský kraj má 13 nových správních obvodů obcí s rozšířenou působností, mezi ně patří Bystřice pod Hostýnem, Kroměříž, Holešov, Rožnov pod Radhoštěm, Luhačovice, Otrokovice, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín a Zlín.



*Obr. 2 Správní obvody obcí s rozšířenou působností Zlínského kraje [10]*

Z důvodu potřeby související s koordinací a realizací politiky hospodářské a sociální soudržnosti spočívající ve využívání finančních prostředků z předstupních a strukturálních fondů EU, bylo následně vymezeno osm Regionů soudržnosti NUTS II. Zlínský kraj společně s Olomouckým krajem vytváří jeden z Regionů soudržnosti NUTS II Střední Morava [10].

## 9.2 Území

Území Zlínského kraje má převážně členitý charakter. Převládá zde kopcovitý ráz území tvořený pahorkatinami a pohořími. V povodí Moravy se nacházejí úrodné oblasti, kterými jsou Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. V severní části probíhají Moravskoslezské Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206 m) a na východě se roz-

kládají Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1 071 m). Směrem k jihu se pak táhnou Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970 m), které zároveň tvoří i hranici se Slovenskem. Dále na jih od Moravskoslezských Beskyd se vybíhá Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina – Hostýnsko. V jihozápadní části Zlínského kraje se zvedají Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587 m), kde mezi Chřiby a již zmíněnými pahorkatinami se nachází Hornomoravský úval přes okres Kroměříž do okresu Zlín. V okrese Uherské Hradiště v povodí řeky Moravy probíhá Dolnomoravský úval, který dále postupuje do Jihomoravského kraje. Směrem od západu na jih přes oba úvaly protéká největší řeka tohoto kraje Morava, do níž se vlévá většina toků protékajících územím. Jedná se zejména o řeku Bečvu v severní části a o řeku Olšavu v jižní části. Kraj se vyznačuje příznivými klimatickými podmínkami naměřených v meteorologické stanici. V roce 2006 byla naměřena průměrná teplota vzduchu 9,4 °C a úhrn srážek 660 mm/m<sup>2</sup> [11].

V roce 2000 došlo k založení sdružení právnických osob Euroregion Bílé – Biele Karpaty, který byl zaměřen na všestranný rozvoj přeshraniční spolupráce regionů na území chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty uvedeno v [11]. Euroregion zahrnuje územní sdružení „Region Biele Karpaty“, který sídlí v Trenčíně a „Region Bílé Karpaty“ sídlící ve Zlíně.

### 9.3 Sídlení struktura

Počet obyvatel Zlínského kraje se neustále snižuje. Údaje o počtu obyvatel uvádějí, že na území Zlínského kraje k 30. 9. 2009 žilo 591 397 obyvatel. Věkové složení obyvatelstva se vyznačuje neustále se zvyšujícím podílem obyvatelstva v produktivním a poproduktivním věku. I přes tyto nepříznivé údaje je věková struktura z ekonomického hlediska stále průměrná. Ve Zlínském kraji byl zjištěn průměrný věk v roce v roce 2008 40,7 let, průměrný věk žen 42,3 let a muži 39,0 let.

Na základě údajů ze zlínského kraje je hustota osídlení cca 151 obyvatel na km<sup>2</sup>, z čehož vyplývá, že nevýrazně převyšuje republikový průměr. Nejnižší hustotu osídlení zaznamenává okres Vsetín, a to 130 obyvatel/km<sup>2</sup>, a nejvyšší hustota zalidnění bylo dosažena v okrese Zlín 190 obyvatel/km<sup>2</sup>.

## 9.4 Ekonomika

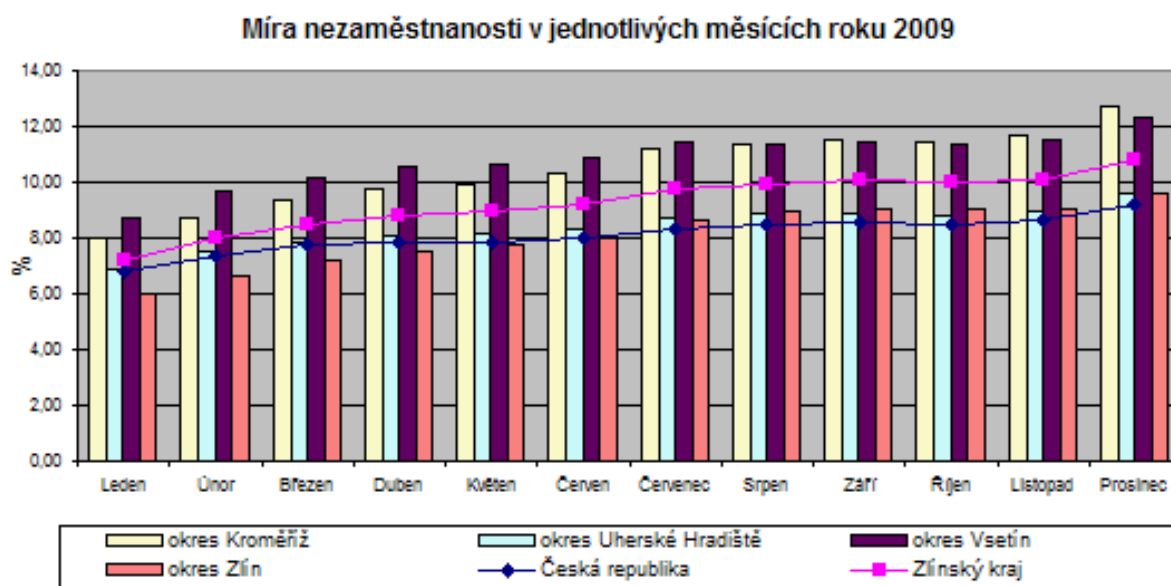
Ekonomika Zlínského kraje byla a také v současnosti je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. V důsledku nevhodné polohy kraje v rámci ČR je negativně poznamenán i export. Zlínský kraj se v rámci vytváření hrubého domácího produktu řadí na 9. místo mezi kraje v ČR. Průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje dosáhla 254 466 Kč (v běžných cenách) [11].

Dle [18] na úřadu práce ve Zlínském kraji bylo k 31.12 2009 evidováno celkem 33 836 uchazečů o zaměstnání a míra nezaměstnanosti dosáhla hodnoty 10,83%. Vzhledem k celkovému počtu uchazečů o zaměstnání v ČR představuje Zlínský kraj 6,3%.

Počet volných pracovních míst klesl proti roku 2008 o více jak dvě třetiny. K 31. 12. 2009 bylo v kraji úřady práce nabízeno k dispozici 1 252 pracovních míst. Uvedené snížení počtu volných pracovních míst se projevilo ve zvýšení počtu uchazečů na jedno pracovní místo ze 4,7 v roce 2008 na 27,0 v roce 2009. Pro občany se zdravotním postižením klesl také počet volných pracovních míst na 133 a na celkovém úhrnu představoval Zlínský kraj 7,5% volných míst pro zdravotně postižené.

Z hlediska **vzdělání** představují největší podíl v celkovém počtu uchazečů o zaměstnání vyučení, kteří činí 46,9% a uchazeči s úplným středním vzděláním 26,6%. Následují osoby se základním vzděláním 17,6%, s vysokoškolským vzděláním 4,0 % a uchazeči s bakalářským stupněm vzdělání tvoří 1,0%. V pohledu ve srovnání s úrovní republiky jsou v kraji podprůměrné pouze podíly uchazečů bez vzdělání a se vzděláním základním.

**Míra nezaměstnanosti** ve Zlínském kraji 10,83% byla o 1,59 procentního bodu vyšší než je celorepubliková míra nezaměstnanosti, která dosáhla hodnoty 9,24%. Míra nezaměstnanosti u žen představuje 11,49% a je vyšší než u mužů, kde činí 10,33%. Průměrný věk uchazeče o zaměstnání byl v kraji vyčíslen na 39,4%.



*Obr. 3 Míra nezaměstnaných v jednotlivých měsících roku 2009 [18]*

Podíl uchazečů s nárokem na podporu v nezaměstnanosti se snížil z 39,8% na konci roku 2008 na 35,9% ke konci prosince téhož roku. Podíl zmíněných uchazečů na republikové úrovni činil ke dni 31.12 2009 35,1.

## 10 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Při provozování všech druhů dopravy je nutné dbát na dodržování předpisů, zákonů, vyhlášek a také dalších nařízení dle Evropské unie. Ke každému druhu dopravy bych uvedla základní zákony.

**Při provozování silniční dopravy je nutné dbát na dodržování zejména následujících předpisů:**

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě
- vyhláška MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů [27]

Mezi předpisy, které souvisí se provozem silniční dopravy, se nezahrnují jen zákony a vyhlášky, které musí být v souladu s normami EU, ale také nařízení a další předpisy Evropského parlamentu a Rady (ES).

**Letecká doprava se řídí následujícími právními předpisy:**

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 146/2000 Sb., zákona č. 258/2002 Sb., zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 167/2004 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona č. 225/2006 Sb.
- Vyhláška MDS č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb., vyhlášky č. 244/2003 Sb., vyhlášky č. 359/2006 Sb. a vyhlášky č. 410/2006 Sb.

Jako první jsem uvedla zákon o civilním letectví. Za civilní letecké činnosti jsou označovány ty aktivity, které jsou provozované v ČR civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované českými letadly v cizině pro civilní účely.

#### **Dále bych uvedla platné předpisy pro vodní dopravu:**

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, ve znění pozdějších předpisů [30]

#### **Předpisy pro drážní dopravu:**

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 77/2002 Sb., nálezu Ústavního soudu uveřejněného pod č. 144/2002 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 1/2005 Sb., zákona č. 181/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 191/2006 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb. a zákona č. 377/2009 Sb. Úplné znění s účinností od 3. prosince 2009. [6]

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 11 SILNIČNÍ DOPRAVA A POZEMNÍ KOMUNIKACE

### 11.1 Současná situace silniční dopravy

Silniční síť Zlínského kraje je tvořena 2 120 km silnic I., II a III třídy, které představují 3,81 % silnic na území České republiky. Podíl silnic je výrazně nižší než podíl kraje na rozloze území státu a celkovém počtu obyvatel (5,0 a 5,65 %). Hustota silniční sítě se nachází 24 % pod celorepublikovým průměrem (Zlínský kraj – 0,53 km/km<sup>2</sup>) viz [1]. Přestože charakter území je dán kopcovitým terénem, což značí i nízkou hustotu silniční sítě, rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy kraje. Hlavní nedostatkem Zlínského kraje je neexistence dálnic a rychlostních komunikací.

Do evropské silniční sítě typu E lze zařadit jen dvě silnice I. třídy. Jedná se o směr západ – východ, a to I/50 (s mezinárodním označením E 50) a I/35 (E 442) a směr sever – jih, kdy není územím Zlínského kraje vedena žádná značená silnice mezinárodního charakteru. Významná koridorová silnice I/55, která prochází Zlínským krajem je součástí mezinárodní trasy Polsko – Rakousko, nespĺňuje všechny parametry pro zařazení do evropské sítě silnic. Stejná situace se objevuje i u silnic I/57 dle [8].

Významný mezinárodní silniční tah E 50 vychází z Brestu (Francie) a je veden přes Paříž, Saaebrücken, Mannheim a Norimberk v Německu do České republiky. V České republice prochází Plzní po dálnici D5 do Prahy přes Brno po dálnici D1 až do Holubic, kde je odkloněn na I/50, která dále vede přes Uherské Hradiště a Uherský Brod na Slovensko. Na Slovensku dále pokračuje přes Trenčín, Žilinu, Poprad, Prešov a Košice do Užhorodu a Mukačeva na Ukrajině, kde na něj navazuje tah E 471.

Další mezinárodní silniční tah E 442 navazuje v Karlových Varech na tahy E 48 a E 49 přicházející z Německa a dále pokračuje přes Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a Děčín do Chrástavy. Dále je silniční tah veden pro silnici I/35 přes Liberec, Turnov, Jičín, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Svitavy a Mohelnici do Olomouce. Následně pokračuje po R 35 a I/47 do Hranic a dále opět po silnici I/35 přes Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm na Slovensko do Bytče, kde je napojen na mezinárodní tahy E 50 a E 75 [8].



## 11.2 Silnice I., II. a III. třídy

Na začátku této kapitoly nejprve uvedu tabulku (Tab. 2) s přehledem druhů silnic Zlínského kraje:

*Tab. 1 Přehled silnic Zlínského kraje k 1. 1. 2008 [16]*

Okres	I. třídy [km]	II. třídy [km]	III. třídy [km]	Celkem [km]
Kroměříž	31,118	188,880	314,955	534,953
Uherské Hradiště	118,267	141,398	265,098	524,763
Vsetín	111,419	83,590	308,088	503,097
Zlín	79,798	160,096	310,370	550,264
<b>Kraj celkem</b>	<b>340,602</b>	<b>573,964</b>	<b>1 198,511</b>	<b>2 113,077</b>

### Silnice I. třídy

Po silnicích I. třídy je vedena především dálková a mezistátní doprava, které jsou v majetkové správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlínský kraje. Celkový počet silnic I. třídy na území kraje je 15. Z toho 6 silnic kraj protíná (I/35, I/47, I/50, I/54, I/55, I/57), 4 silnice zde začínají nebo končí (I/49, I/56, I/58, I/71) a 1 silnice se nachází pouze na území Zlínského kraje (I/69). Přehled silnic I. třídy uvedený v [1] je následující:

- I/35 hranice Olomouckého kraje – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – hranice Moravskoslezského kraje
- I/47 hranice Olomouckého kraje – Kroměříž – Hulín
- I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Horní Lideč – státní hranice ČR/SR
- I/50 hranice Jihomoravského kraje – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – státní hranice ČR/SR
- I/54 hranice Jihomoravského kraje – Strání - státní hranice ČR/SR
- I/55 hranice Olomouckého kraje – Hulín – Staré Město – Kunovice – hranice Jihomoravského kraje
- I/56 hranice Moravskoslezského kraje – Horní Bečva
- I/57 hranice Moravskoslezského kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Brumov –

státní hranice ČR/SR

- I/58 Rožnov pod Radhoštěm – hranice Moravskoslezského kraje
- I/69 Vsetín – Liptál – Vizovice
- I/71 Uherský Ostroh – hranice Jihomoravského kraje
  - I/50H křiž.s I/50 - Staré Město, křiž.s I/55, Kunovice, křiž.s I/55 - křiž.s I/50
  - I/55 I nájezd na R55 u Otrokovic
  - I/55 silnice odbočující z I/55 u hranic Olomouckého kraje (u obce Píkovice)
  - I/49A průtah Zlínem

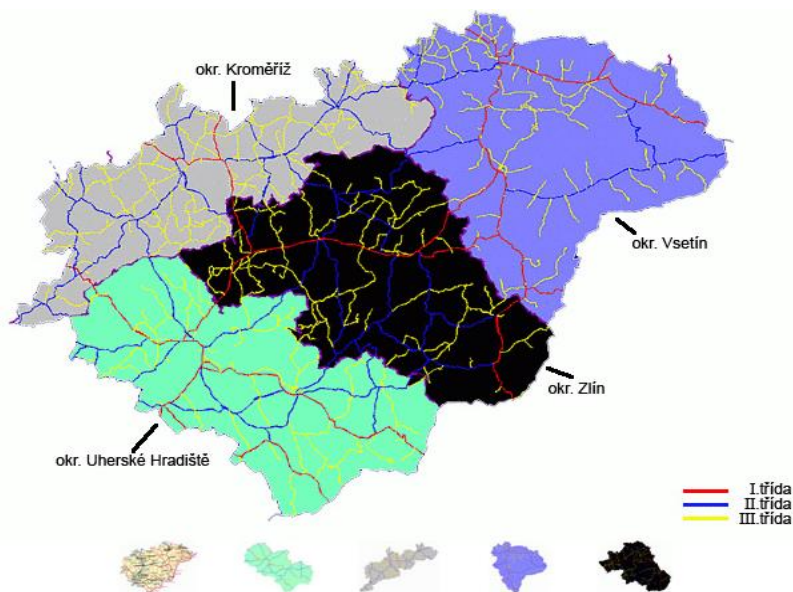
### **Silnice II. třídy**

Na území Zlínského kraje se nachází celkem 28 silnic II. třídy spravovaných Ředitelstvím silnic Zlínského kraje. Zajišťují spojení mezi oblastmi a regionu. Z nich dle [1]:

- pouze 1 silnice krajem prochází (II/436)
- 14 silnic zde začíná nebo končí (II/150, II/422, II/426, II/427, II/428, II/429, II/432, II/433, II/437, II/438, II/439, II/487, II/490, II/495)
- 12 silnic spojuje města a oblasti pouze v kraji (II/367, II/435, II/481, II/488, II/489, II/491, II/492, II/493, II/494, II/496, II/497, II/498, II/495 H křiž.s I/50 - Uherský Brod, křiž. s II/490)

### **Silnice III. třídy**

Celkem 310 silnic III. třídy zajišťují vlastní dopravní obsluhu měst a obcí Zlínského kraje, které jsou ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje, viz [1].



*Obr. 4 Přehled silnic I., II. a III. třídy ve Zlínském kraji [16]*

V příloze tabulkou přikládám délku silnic a dálnic 2000 - 2009.

### **Intenzita automobilové dopravy**

Mezi nejvyšší hodnoty intenzity automobilové dopravy (10 000 a více vozidel za 24 hodin) je v současné době dosaženo na silnicích I/35, I/47, I/49, I/50 a I/57. K nejzatíženějším úsekům dle [1] lze zařadit:

- Otrokovice - Zlín - Vizovice (I/49)
- hranice kraje - Staré Město - Uherské Hradiště - Kunovice - Uherský Brod (I/50)
- Valašské Meziříčí - Vsetín (I/57)
- hranice kraje - Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (I/35)
- hranice kraje - Otrokovice - Napajedla - Staré Město (I/55)
- hranice kraje - Kroměříž - Hulín (I/47)

Jednoznačně nejvyšší hodnota intenzity dopravy ve Zlínském kraji byla naměřena ve Zlíně. Jedná se o silnici I/49 (32 067 vozidel za den), Valašské Meziříčí (28 656 vozidel za den). Intenzit dopravy v rozmezí 15 000 - 25 000 dosahují profily na silnicích procházející městy Rožnov pod Radhoštěm, Kroměříž, Uherské Hradiště, Hulín, Otrokovice, Staré Město, Kunovice a Vsetín, viz [1].

## Autobusová doprava

Na území Zlínského kraje má autobusová doprava rozhodující význam v dopravním systému kraje, respektive dopravní obsluhy území. Významným prvkem v přepravě osob je zejména dostupnost autobusových zastávek. Autobusové trasy na území Zlínského kraje můžeme považovat za stabilizované. Autobusová doprava se týká veškerých obcí nacházejících se na území Zlínského kraje.

Dálkovou i příměstskou dopravu zabezpečují menší dopravní společnosti okolních krajů či dopravci, jejichž spoje přesahují správní hranice Zlínského kraje. Na území zajišťují autobusovou dopravu také dopravci ze Slovenské republiky. Kromě pravidelné linkové autobusové dopravy jsou v některých městech provozovány také systémy městské hromadné dopravy (MHD) [8]. Městská hromadná doprava je provozována ve městech Zlín a Otrokovice, Uherské Hradiště, Kunovice a Staré Město, Kroměříž, Vsetín a Valašské Meziříčí [7].

**Veřejnou linkovou dopravu v rámci závazku veřejné služby ve Zlínském kraji provozuje 8 smluvních dopravců uvedených v [7]:**

- **ČSAD Vsetín** poskytuje služby v rámci linkové dopravy na území bývalých okresů Vsetín a Zlín. Jedná se o 159 linek.
- **ČSAD Uherské Hradiště** provozuje linkovou dopravu zejména na bývalém okrese Uherské Hradiště, Uherský Brod a Bojkovice.
- **KRODUS-BUS Kroměříž** provozuje linkovou dopravu obzvláště na území bývalého okresu Kroměříž. Celkově se jedná o 48 linek.
- **Karel Housa – HOUSACAR** - zajišťuje spojení veřejnou linkovou dopravou mezi Zlínem a oblastmi Slušovic a Mysločovic.
- **Connex Morava** - provozuje linky spojující Zlínský kraj s Ostravou, Jeseníkem, Krnovem, Přerovem a Hranicemi.
- **FTL – FIRST TRANSPORT LINES a.s.** - zajišťuje spojení mezi městy Zlína a Kroměříže, s Prostějovem a městy Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm projíždí také mezinárodní linka Brno – Spišská Nová Ves.
- **ČSAD Hodonín a.s.** - zajišťuje propojení měst Uherské Hradiště a Zlín s Veselí

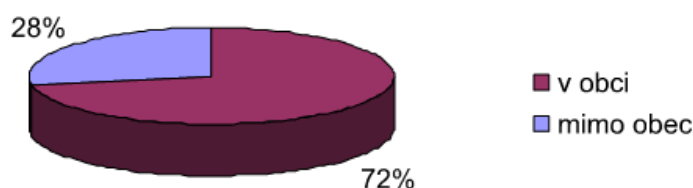
nad Moravou, Strážnicí a Hodonínem.

- **ČSAD Kyjov a.s.** - provozuje na linky Kyjov – Osvětimany a Kyjov – Kroměříž
- **VYDOS BUS, a.s.** - zajíždí svými spoji do severozápadní části kraje

### 11.3 Dopravní nehodovost

Trend vývoje dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji má srovnatelný ráz se situací v celé České republice, kdy k nejvíce dopravním nehodám dochází přímo v obcích. Mimo zastavěné území obcí představuje nehodovost 28 %. Na silnicích I. třídy byla naměřena nehodovost 31 % na území kraje, na silnicích II. třídy 19 % a silnice III. třídy zaznamenaly nehodovost 16 %. Místní a účelové komunikace se na celkové nehodovosti podílely dohromady 34 % uvedenými v [7].

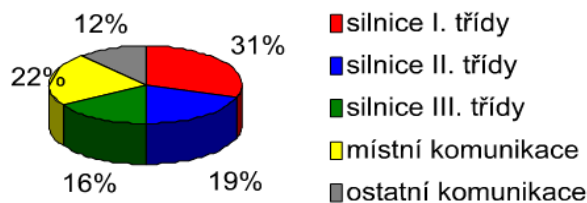
*Dopravní nehody v kraji podle místa*



*Obr. 5 Dopravní nehody ve Zlínském kraji podle místa [21]*

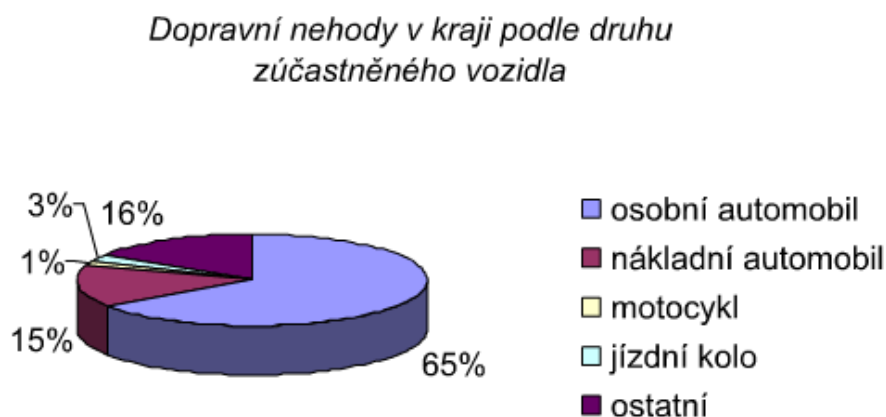
Vysoký počet dopravních nehod byl též zaznamenán na silnicích I/49, I/50, I/69, I/57, I/35 a II/490. Z hlediska následků na zdraví mají silnice I/58, I/55, II/487 a II/498. Následující obrázek uvádí počet dopravních nehod podle druhu komunikace:

*Dopravní nehody v kraji podle druhu komunikace*



*Obr. 6 Dopravní nehody ve Zlínském kraji podle druhu komunikace [21]*

Z obrázku č. 6 lze zhodnotit dopravní situaci v rámci nehodovosti způsobené druhem dopravního prostředku. Největší podíl na nehodovosti mají osobní a nákladní automobily. Ovšem na druhou stranu říci, že podíl jízdních kol na způsobení dopravní nehody je také vysoký.



*Obr. 7 Dopravní nehody v kraji podle druhu zúčastněného vozidla [21]*

#### 11.4 Hlukové a emisní zatížení

Hlukové a emisní zatížení patří k nejvýznamnějším vlivům dopravy na okolí a především na životní prostředí. V rámci celkové délky hodnocených komunikací tj. 210,85 km se nachází 17,4 % v oblasti nad 65 dB. Mezi hodnocené komunikace jsou zahrnuty všechny druhy silnic, tj. silnice I. a II. třídy a některé silnice III. třídy.

**Mezi hlukově nejzatíženější komunikace dle [7] (nad 70 dB) patří:**

- silnice I/49 (úsek Malenovice - centrum Zlína)
- silnice I/55 (úsek Staré Město - Kunovice)

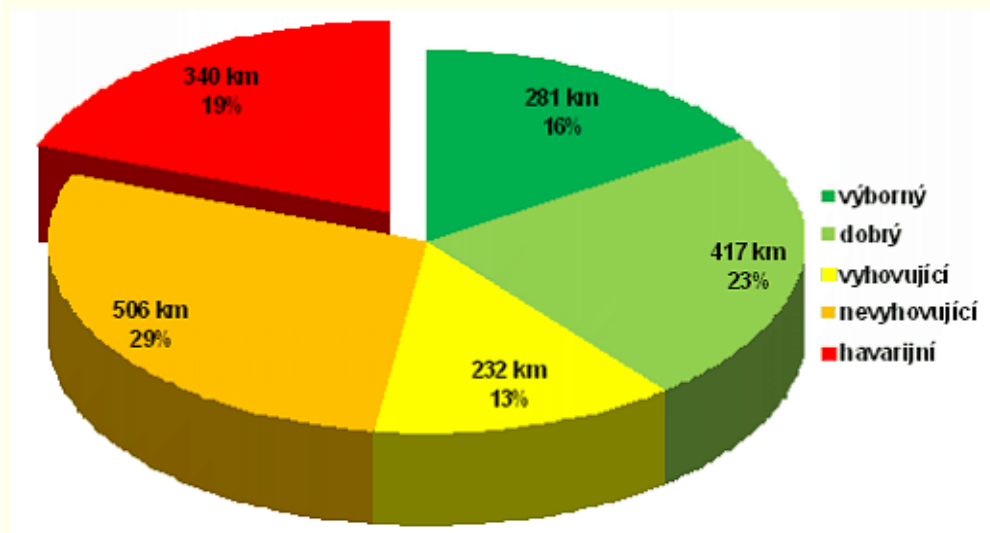
Podle posouzení emisní vydatnosti NOX lze zařadit do nejzatíženější skupiny (nad 5 tun na kilometr a rok) oba uvedené úseky silnic I/49 a I/55 dle [7].

#### 11.5 Stav vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji

Dále bych se zmínila o stavu vozovek II. a III. třídy na území Zlínského kraje. Na základně hodnocení [28] k 30. 9. 2009 známka průměrného celokrajného hodnocení na pětibodové

stupnici se zlepšila z roku 2008 z 3,24 na 3,12 v roce 2009. Posuzování stavu vozovek realizovala pro Ředitelství silnic Zlínského kraje firma PavEx Consulting, s. r. o., Brno.

### Stav povrchu vozovek - graficky



Obr. 8 Stav povrchu vozovek II. a III. třídy [28]

Zlepšování stavu povrchu vozovek II. a III. třídy se Zlínský kraj udržuje již od roku 2004, kdy výsledek hodnocení ukazoval 3,49. Stav vozovek je hodnocen pětistupňovou škálou. Jednotlivé stupně označují: (1) výborný, (2) dobrý, (3) vyhovující, (4) nevyhovující a (5) havarijní uvedených v [28].

Tab. 2 Stav povrchu vozovek II. a III. třídy – tabulkový přehled [28]

Okres	Výborný [km]	Dobrý [km]	Vyhovuj. [km]	Nevyhov. [km]	Havarij. [km]	Celkem [km]
Kroměříž	74	127	60	120	124	505
Uherské Hradiště	97	102	42	109	55	407
Vsetín	61	108	69	108	49	394
Zlín	49	80	60	169	113	471
<b>Celkem</b>	<b>281</b>	<b>417</b>	<b>232</b>	<b>506</b>	<b>340</b>	<b>1 776</b>

V roce 2008 došlo k významnému stavu silnic v okrese Vsetín a Uherském Hradišti a také k mírnému zlepšení v okrese Kroměříž. Naopak v okrese Zlín se stav silnic zhoršil, kde došlo k navýšení počtu kilometrů v havarijním stavu. Do skupiny havarijních povrchů vozovek je zařazeno asi 19 procent krajských silnic dle [28].

**Stručné shrnutí kapitoly**

I přes vypovídající schopnost Zlínského kraje, že hustota silniční sítě je nízká, dostačuje potřebám dopravy kraje a její obslužnosti. Značným nedostatkem je zde neexistence dálnic a rychlostních komunikací, které by zajišťovaly spojení s ostatními kraji a lepší dostupnosti v rámci celé České republiky, ale také s ostatními státy. V rámci silnic I. a II. třídy vede Zlínským krajem vždy pouze jedna silnice těchto tříd, což značí o nízkém stupni napojení na tyto silnice ve Zlínském kraji. V silniční přepravě je nejvýznamnější autobusová doprava, kde hraje roli především odpovídající dostupnost autobusových zastávek, a tudíž autobusové trasy na území Zlínského kraje jsou stabilizované. V současné době autobusovou dopravu poskytuje šest dopravců.



## 12 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

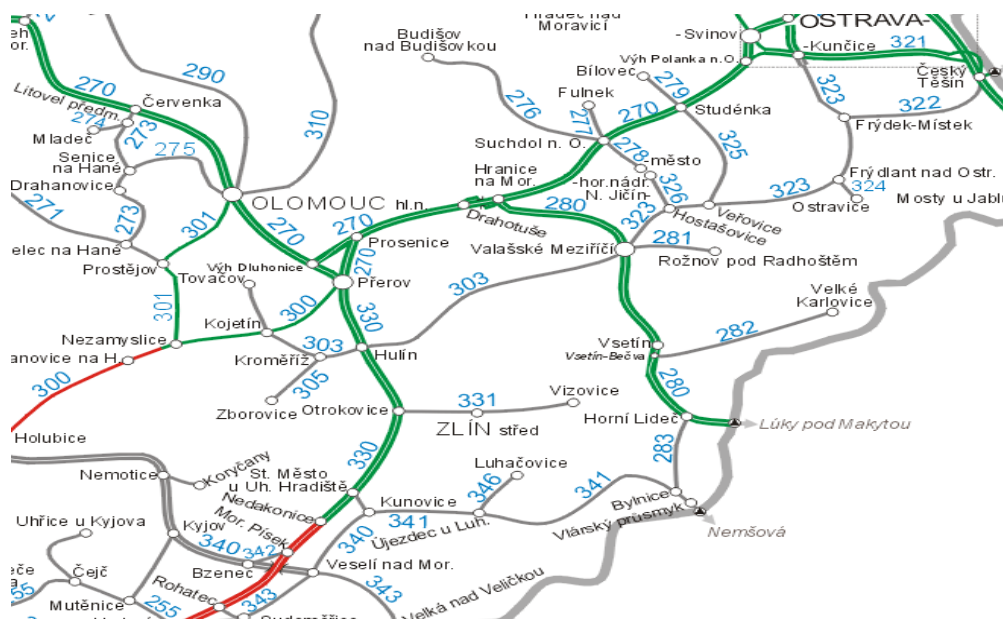
### 12.1 Současná analýza železniční dopravy

Železniční přeprava tvoří významnou součást dopravního systému Zlínského kraje. Její úroveň je dána zejména dostupností, rychlostí a bezpečností, jež výrazně ovlivňuje rozvoj celého území. Železniční tratě území Zlínského kraje jsou v porovnání s ostatními kraji dostatečně stabilizované. Páteř železniční tratě tvoří trať číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou spolu se silnicemi I/55 resp. I/57 součástí významných dopravních koridorů. Tratě jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín – Valašské Meziříčí a dále pokračují západním směrem na Brno Kojetín – Valašské Meziříčí, dále směrem na západ na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu dle [8]. V jižní části kraje tvoří hlavní železniční trať číslo 341 Staré Město – Vlárský průmysk s připojením tratě 340 Uherské Hradiště – Brno. Zmíněná trať 341 je doplněna místními nebo regionálními železničními tratěmi.

**Přehled jednotlivých železničních tratí je definován v [1] následovně:**

- Trať 280 (Hranice na Moravě – Střelná; úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná)
- Trať 281 (Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm)
- Trať 282 (Vsetín – Velké Karlovice)
- Trať 283 (Horní Lideč – Bylnice)
- Trať 300 (Brno - Přerov - Bohumín); úsek 3 km se stanicí Chropyně (SDC Zlín nemá ve správě)
- Trať 303 (Kojetín – Valašské Meziříčí; úsek Bezměrov – Valašské Meziříčí)
- Trať 305 (Kroměříž – Zborovice)
- Trať 330 (Přerov – Břeclav; úsek Břest – Nedakonice)
- Trať 331 (Otrokovice – Vizovice)
- Trať 340 (Uherské Hradiště – Brno; úsek Uherské Hradiště – Uherský Brod)
- Trať 341 (Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průmysk)

- Trať 346 (Luhačovice – Újezdec u Luhačovic)

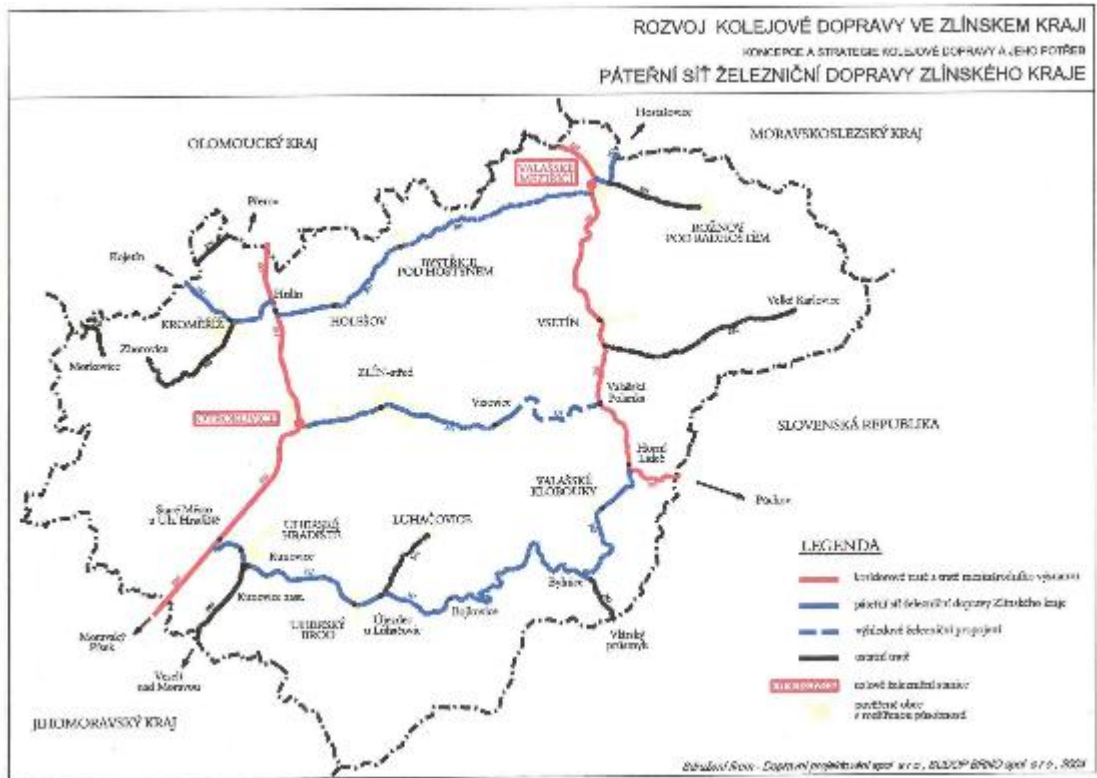


**Obr. 9 Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav[20]**

Na území Zlínského kraje je evidována celkem 358 km tratí a nachází se zde 119 železničních stanic a zastávek. Při rozloze Zlínského kraje 3 964,1 km<sup>2</sup> připadá na 1 km<sup>2</sup> území zhruba 90 metrů železniční tratě [8]. Pokud vycházíme z předpokladu, že izochrona docházkové vzdálenosti k železnici je maximálně 20 minut, to znamená 1,2 km, z toho vyplývá, že železniční doprava obsluhuje území o rozloze 142,8 km<sup>2</sup>, což je zhruba 3,6 % území kraje.

Železniční doprava se podílí výrazným způsobem na dopravní obsluze měst a obcí, což se dotýká obsluhy celkem 78 obcí Zlínského kraje, kde bydlí 412,8 tisíc osob a z celkového počtu obyvatel je jedná asi o 69 %.

Z odborných průzkumů vyplývá, že zlepšení obsluhy území by mělo napomoci snížení poměrné značné průměrné vzdálenosti železničních zastávek a stanic. Železniční tratě jsou vedeny přes významná sídla Zlínského kraje a mohou tak plnit svou funkci a významně se podílet po pokrytí přepravních proudů. Z výše uvedených vazeb lze zabezpečit zhruba jen 81 % cest pravidelné dopravy [8].



*Obr. 10 Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji [21]*

## 12.2 Osobní železniční doprava

Železniční osobní dopravu na všech typech tratí ve Zlínském kraji provozují České dráhy, a.s., které ve spolupráci s městy zřizují tzv. ČD Centra, která poskytují možnost odbavení cestujících. Na území Zlínského kraje je ČD centrum zřízeno ve stanici Valašského Meziříčí. Ve stanici Zlín střed bylo ČD centrum trvale uzavřeno od 1. října 2007. K získání potřebných informací ohledně osobní dopravy lze využít vnitrostátní a mezinárodní pokladnu a informační centrum ČD v železniční stanici Otrokovice [21].

**Další důležité informace o provozu na síti ČD v rámci Zlínského kraje, které jsou podrobně zveřejněny v [21]:**

- Výluky, mimořádnosti
- Elektronická platební karta ČD
- Poloha vlaku on-line (kategorie SC, EC, IC, Ex, R, Sp a pouze vybrané Os)
- Elektronický nákup jízdních dokladů a rezervací (e-shop ČD) - elektronické jíz-

denky na vlaky SC, EC, IC, Ex, rezervace míst k sedění, eLiška - meziregionální jízdenka

### **Stručné shrnutí kapitoly**

Železniční doprava stejně jako doprava autobusová zajišťuje významnou součást dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Železniční tratě na území kraje jsou rovněž stabilizované, tudíž zajišťují významnou dopravní obslužnost. Páteř železniční dopravy tvoří trať číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které současně se silnicemi I/55 resp. I/57 součástí významných dopravních koridorů. Železniční osobní doprava je zajišťována Českými drahami a.s.

## 13 VODNÍ A LETECKÁ DOPRAVA

### 13.1 Vodní doprava

Rozvoj dopravních cest je definován zákonem č. 114/1995 Sb. a usnesením vlády č. 145 ze dne 14. 2. 2001, které obsahuje ustanovení, že je nutné „výstavbu vodních cest upřesňovat a zabezpečovat na základě skutečných potřeb dopravního trhu a finančních možností státu“. Ředitelství vodních cest zajišťuje svou činností rozvoj dopravní infrastruktury vodní dopravy v České republice, kde působí jako investorský orgán v oblasti vodních cest. Jako nadřazený orgán zde vystupuje Ministerstvo dopravy a spojů ČR. Některé druhy investic jsou zabezpečovány přímo správci vodní cesty, kde na území Zlínského kraje provádí podnik Povodí Moravy. Financování infrastruktury vodní cesty jako např. pro nákladní nebo turistické využití – bezbariérové přístupy, přístaviště nebo cyklotrasy na březích může organizovat a řídit pouze správce vodních cest viz [7].

#### 13.1.1 Baťův kanál

Baťův kanál vznikl v letech 1936 - 1938 ze dvou nezávislých iniciativ. Jednalo se o zlepšení hladiny spodních vod po regulacích Moravy a malých realizací úvah o propojení Dunaje, Odry a Labe. Baťův kanál byl dlouhý 50 km a spojoval Otrokovice s Rohatcem. Stavba je tvořena z pohyblivých jezů s výsuvnými tabulemi a závlahovými klapkami, plavebními komorami, soustavou závlahových a drenážních kanálů rozptýlenými po celé krajině [7].

V současnosti je propojeno 43 km původní trasy Baťova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů. Tímto způsobem jsou spojena města Otrokovice a Strážnice, mezi kterými se propluje 13 plavebními komorami. V plánu jsou navrženy vodní cesty směrem na jih do Hodonína a směrem na sever do Kroměříže, ovšem největší problémy spočívají v nedořešeném majetkoprávním, legislativních a investorských sporů. Směrem na Hodonín je možnost využití území pro výstavbu plavební komory Rohatec, kterou již Baťa nestihl realizovat. Jedná se o napojení Baťova kanálu na řeku Moravu, kde současně řeka a kanál tvoří státní hranici se Slovenskem. V současné době je zatím rozpracováno pouze prodloužení vodní cesty na sever a vedení trasy z Otrokovic do Kroměříže dle [7].

## 13.2 Letecká doprava

Letecká doprava podrobně definována v [7] na území Zlínského kraje má dlouholetou tradici. V současnosti provozuje společnost Moravan, a.s. Otrokovice letiště s jednou travnatou a asfaltovou dráhou 650 x 25 m, které má statut mezinárodního neveřejného letiště. Letiště mohou využívat letadla podle VFR (denní provoz), vrtulníky a ultralevá letadla. Podobně jako v Holešově nebo Kroměříži má letiště pouze místní význam vzhledem k velikosti vzletové a přistávací dráhy.

Na území Zlínského kraje je neblíží letiště s pravidelným leteckým provozem pro civilní účely v Brně (letiště v Tuřanech) a v Ostravě (letiště v Mošnově). Tato letiště jsou vzdálená od krajského města cca 90 km (tj. cca 1:45 – 2:00 hod.). Letiště vlastní mezinárodní statut a jsou schopna přijímat jak osobní, tak nákladní letadla. Dopravu zajišťují kromě dalších společností i České aerolinie, které nabízejí spojení z Prahy – Ruzyně do více než 50 destinací v Evropě, Severní Americe, Asii, severní Africe a na Středním východě.

S ohledem na rozvoj regionu Zlínského kraje mohou narůstat požadavky na uspokojování potřeb v oblasti obchodní, průmyslové i turistické. Svými technickými parametry vyhovuje i letiště Kunovice. Po výstavbě leteckého závodu LET Kunovice, n. o. se zde začala používat vedle dvou travnatých drah také betonová vzletová a přistávací dráha dlouhá 2000 x 30 m, která umožňuje přistávat lehkým letadlům, vrtulníků a také těžkým transportním strojům. Letiště Kunovice umožňuje činnost IFR (jedná se o létání dle pravidel letů podle přístrojů, včetně noci) nebo VFR (kdy se jedná o létání za viditelnosti země). Kunovice jsou vzdáleny cca 30 km od krajského města Zlína, 37 km od Kroměříže, 64 km od Brna a 4,5 km od Uherského Hradiště.

Vrtulníková doprava je uplatňována na území kraje pouze v návaznosti za záchranný letecký systém. V kraji chybí základní stanoviště jako je heliport s veškerým technickým vybavením. V současnosti prostor v areálu Baťovy krajské nemocnice je ukazuje jako nevhodný z hlediska hlukového a emisního zatížení a je využíván jen v nutných případech dle [7].

**Stručné shrnutí kapitoly**

V oblasti vodní dopravy je v provozu Bařův kanál, kdy v současnosti je propojeno 43 km původních tras a 17 km navazujících říčních kilometrů. Vodní dopravou jsou spojena města Otrokovice a Strážnice. Nyní je pouze rozpracováno prodloužení vodní cesty na sever.

V rámci letecké dopravy v současné době chybí kvalitní komunikační spojení se Zlínským krajem. Pro civilní účely jsou k dispozici pouze letiště v Brně a Ostravě, která mají statut mezinárodního letiště. Letiště Kunovice má v současné době nedostatečné a nekvalitní dopravní a komunikační napojení. Kromě letiště Kunovice zde nejsou stávající vzletové ani přistávací plochy zejména pro noční provoz a v rámci vrtulníkové dopravy, která je na území kraje uplatňována pouze v leteckém záchranném systému.

## 14 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

### 14.1 Trasy cyklistické dopravy na území Zlínského kraje

Z hlediska stávajících tras cyklistické dopravy procházejí územím Zlínského kraje tři dálkové cyklotrasy, které jsou uvedeny v [7]. Jedná se o:

- **Jantarová stezka** „(značení dle KČT č. 5, trasa EuroVelo č. 6 Roscoff – Oděssa), která prochází okrajově severním cípem kraje - jedinou obcí Neměticemi u Kelče“
- **Moravská stezka** „(značení dle KČT č. 47, trasa EuroVelo č. 9 Polsko – Chorvatsko), která prochází krajem v úseku Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh, v návrhové části uváděna jako významná dálková trasa D1“
- **Beskydsko-Karpatská magistrála** „(značení dle KČT č. 46, odbočná větev č. 49), procházející krajem v úseku Martiňák – Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice – Vsetín – Liptál – Dešná – Vizovice – Loučka – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání a odbočná větev v úseku Pitín – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota, v návrhové části uváděna jako významná dálková trasa D2.“

**Na území Zlínského kraje jsou dále vyznačeny dvě významné regionální trasy dle [7]:**

- Stupava – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Dešná – Liptál – Vsetín – Mikulůvka – Valašské Meziříčí – Lešná, která je součástí spojení Jihlava – Český Těšín a dle KČT je označena čísly 473, 471 a 501, v návrhové části uváděna jako významná regionální trasa R1
- Martiňák - Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice – Karolinka – Nový Hrozenkov – Halenkov – Huslenky – Hovězí – Ústí - Vsetín , která má číslo 472, v návrhové části uváděna jako významná regionální trasa R2.

**Dále je ve Zlínském kraji vedena řada tras místního významu.**



## 15 SWOT ANALÝZA

V rámci SWOT analýzy rozčlením jednotlivé body do čtyř skupin – silné stránky, slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Na základě vzájemného působení těchto skupin získám důležité informace, ze kterých bude čerpat v návrhové části.

### 15.1 Silné stránky

- rozměr silniční sítě odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluze na území Zlínského kraje
- zařazení kraje do evropské silniční sítě typu E 2 silnice I. třídy ve směru západ – východ, jedná se o I/50 (s mezinárodním označením E 50) a I/35 (E 442)
- procházející železniční tahy územím kraje nadregionálního a meziregionální významu, a to trať 330 Přerov – Břeclav a trať 280 Hranice na Moravě – Střelná
- stabilizované železniční tratě v regionu
- procházející větev B transevropského multimodálního dopravního koridoru č. VI, jež je součástí transevropské dopravní sítě TEN
- reálnost územního plánu celého regionu, který rámcově řeší dopravní infrastrukturu
- snaha o fungující městskou hromadnou dopravu ve větších městech kraje

### 15.2 Slabé stránky

- neexistence dálnice na území Zlínského kraje
- kraj není napojen na dálniční síť transevropské dopravní sítě
- vysoká zátěž obcí a měst tranzitní dopravou (nedostatek průjezdů a obchvatů)
- nevyhovující dopravní obslužnost veřejnou dopravou venkovských území, neodlehčuje městům
- nevyhovující spojení se sousedními kraji
- neexistence integrovaného dopravního systému (IDS) na území regionu
- chybějící parkovací místa ve městech Zlínského kraje
- časová náročnost dostupnosti do vnitrozemí České republiky

- není zde provozována pravidelná plavba na území kraj
- nevyužití stávajících letišť

### 15.3 Příležitosti

- napojení území Zlínského kraje na evropskou dopravní síť
- výstavba a dostavba silničních obchvatů a nadjezdů obcí a měst
- spolupráce s okolními kraji a se sousedními státy s cílem zkvalitnění dopravní obslužnosti Zlínského kraje
- výstavba koordinované příměstské dopravy v souvislosti s budováním IDS
- využití železničních tratí pro MHD a příměstskou dopravu
- sesouladění jízdních řádů železnic a autobusů
- odlehčení silničních tahů vlivem zvýšení kapacity přepravy po kolejích
- modernizace dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji prostřednictvím čerpání prostředků z programů Evropské unie a Strukturálních fondů za účelem rozvoje dopravy

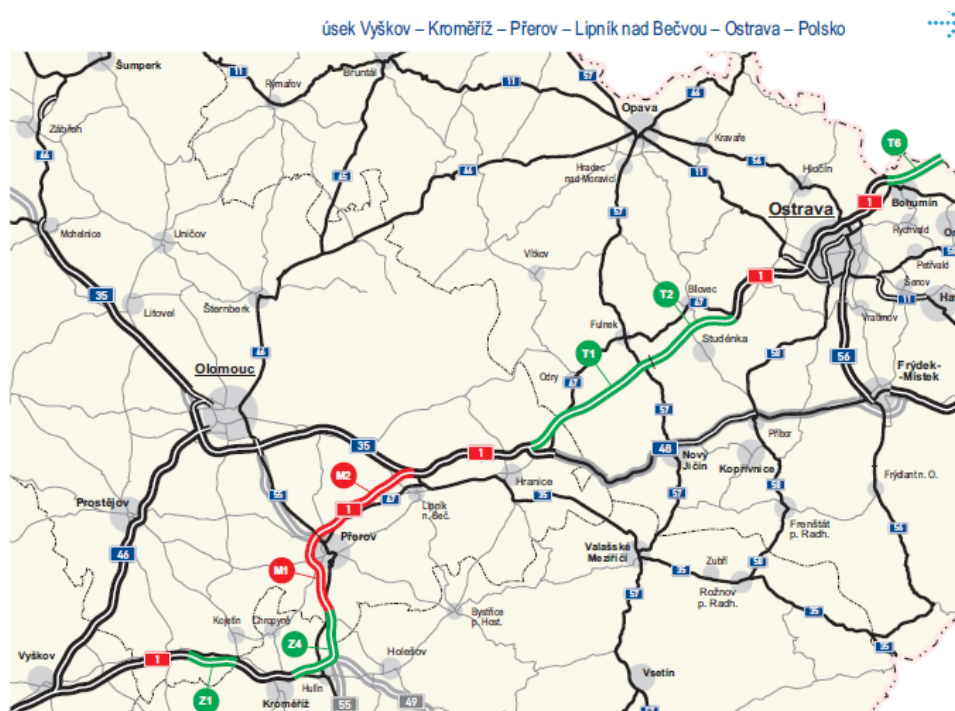
### 15.4 Hrozby

- nedostatek finančních prostředků na výstavby nadřazených dopravních sítí v jednotlivých úsecích Zlínského kraje a nejbližších úsecích sousedních krajů
- odsouvání realizace napojení na hlavní dopravní tahy
- nedostatek finančních prostředků na rozvoj komunikací
- nemožný rozvoj v území v důsledku neřešených problémů souvisejících s neřešenými zátěžemi
- rostoucí množství emisí z dopravy do životního prostředí
- nárůst individuální dopravy a klesající využití hromadné dopravy
- neustálý přesun dopravní zátěže ze železničních tratí na silniční komunikace

## 16 NÁVRHOVÁ ČÁST SILNIČNÍ DOPRAVY

### 16.1 Priorita č. 1 dokončení úseku dálnice D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou

Následující výstavba dálnice je zařazena v dokumentu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády č.145/2001 a Programu rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002 podle [7].



Obr. 11 Úsek D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou [10]

Výstavba dálnice v úseku Vyškov – Lipník nad Bečvou zavazuje na již dokončenou dálnici D1 Praha – Brno – Vyškov. Výstavba komunikace je rozdělena dle [7] na následující úseky:

- (Kojetín) – Kroměříž západ
- Kroměříž západ – Kroměříž východ
- Kroměříž východ – (Říkovice)

**Podle [7] na trase dálnice na území kraje jsou navržena 4 významná mimoúrovňová křížení:**

- MÚK se stávající I/47 a II/367 u Kroměříže
- MÚK se stávající III/4327 s následným připojením přeložené II/432 (východní obchvat Kroměříže) a stávající I/47
- MÚK se stávající I/55 u Hulína
- MÚK s novými komunikacemi R49 a R55

Dálnice procházející územím Zlínského kraje umožní napojení kraje na dálniční síť České republiky a Evropy. Následně dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na silnicích I/47 v úseku Vyškov – Hulín a I/55 v úseku Hulín – Přerov uvedených v [7].

V září roku 2009 byl zprovozněn poslední chybějící úsek Vrchoslavice – Kojetín, tím bylo dokončeno dálniční spojení Praha – Kroměříž. Výstavba tohoto prodloužení dálnice D1 byla zahájena v prosinci 2001 stavbou úseku Vyškov – Mořice. V listopadu téhož roku bylo zprovozněním staveb Běloutín – Hladné Životice a Hladké Životice – Bílovec dosaženo propojení Prahy a Ostravy čtyřproudovými komunikacemi a také otevření D1 okolo Přerova pomocí rychlostních silnic přes Olomouc (D1, R46, R35 a opět D1).

V současné době probíhá výstavba na střední Moravě, kde je dokončována stavba Kroměříž – východ – Říkovice zahrnují i důležitou dálniční křižovatku u Hulína. Nyní je také ve výstavbě úsek Bohumín – hranice s Polskem v Moravskoslezském kraji, tedy poslední stavby celé dálnice D1. Posledním úsekem tedy bude zprovoznění celé D1 v okolí Přerova. Po dokončení D1 bude měřit celá dálnice 377 km, viz [20].

Náklady na tuto stavbu činí 11 213 910 238 Kč. Na výstavbu úseku dálnice D1 byla poskytnuta dotace z Evropské unie z Fondu soudržnosti, která činila 6 837 801 428 Kč. Prioritní osou tohoto projektu je 2 - Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T s oblastí podpory 2.1. - Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T. Stavba byla zahájena dne 1.4 2008 a ke konečnému dokončení má dojít 31. 5. 2012 [22].

## **16.2 Priorita č. 2 napojení na silnici I. třídy I/50 Holubice - Uherské Hradiště - Uherský Brod – Slovensko**

Další navrhovaná silnice I. třídy I/50 umožní napojení západní části Zlínského kraje na dálniční síť. Po zprovoznění této silnice dojde k výraznému zlepšení průjezdnosti ve směru sever – jih a také ke zlepšení dopravní situace na silnicích I/55 a II/497 odvedením části dopravní zátěže.

**Výstavba komunikace je dle [7] rozdělena na následující stavební úseky:**

- Hulín – Skalka
- Otrokovice obchvat – severovýchod (v současnosti ve stavbě)
- Otrokovice obchvat – jihovýchod
- Napajedla – Babice
- Babice – Staré Město sever
- Staré Město sever – Staré Město jih
- Staré Město jih – (Moravský Písek)

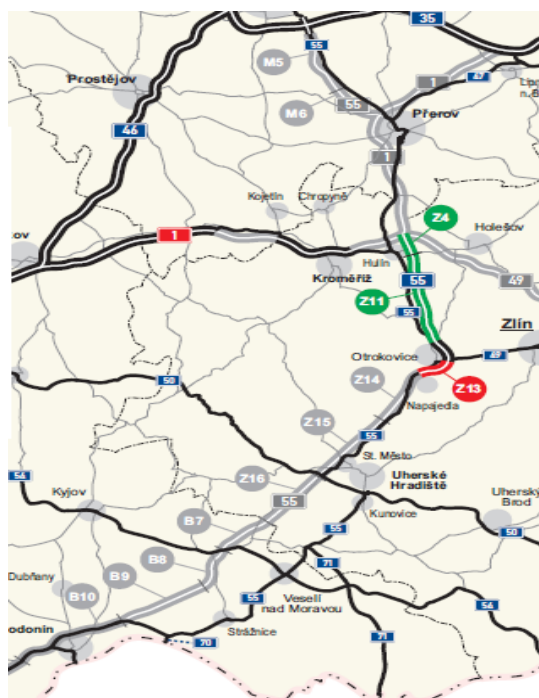
**V trase silnice na území kraje je navrženo 7 významných mimoúrovňových křížení uvedených v [7]:**

- MÚK s novými komunikacemi D1 a R49
- MÚK s pravobřežní přeložkou silnice I/49 (výhledově I/69) v Otrokovicích s následným připojením na stávající I/55
- MÚK se stávající silnicí I/49 s následným připojením na I/55
- MÚK se stávající I/55 severně Napajedel
- MÚK se stávající I/55 jižně Napajedel
- MÚK se severním připojením Uherského Hradiště
- MÚK s nově budovanou I/50 (jižní obchvat Uherského Hradiště)

Mezi výhledové intenzity dopravy na rychlostní silnici v roce 2030 zveřejněných v [7] se pohybují na úrovni cca 19 tisíc vozidel/den. Současný stav silnice I/55 vykazuje vysoký podíl průjezdných úseků (33%), též vysoký podíl těžkých vozidel (30%) a vysokou míru

dopravních nehod.

Silnice I. třídy R55 je specifická tím, že nebude sloužit jako tranzitní, ale jejích hlavním účelem bude propojit významná moravská města podél řeky Moravy. Je také nazývána „Pomoravskou dálnicí“ dle [4].



*Obr. 12 Úsek Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav [12]*

R 55 od Napajedel do Uherského Hradiště by měla vést podél západní strany současné silnic I/55. Západně od města Uherského Hradiště by mělo dojít k výstavbě křižovatky se silnicí I/55 tvořící už nyní jižní obchvat města. Až zde by měla vést R55, ale dále k Hodonínu už bude R55 pokračovat ve svém koridoru, poměrně vzdáleném od současné silnice I/55. Rychlostní komunikace R55 bude budována v plné šíři pouze na úsecích s vysokou výtěžností dopravy. Z Olomouce do Uherského Hradiště bude již od začátku vybudována ve čtyřpruhovém uspořádání [23].

V současnosti jsou z R55 v provozu pouze dvě části. Jedná se o úsek dlouhý 1,1 km u Olomouce spojující městské části Holice a Vsisko, který obsahuje MÚK s rychlostní silnicí R35 a druhou částí je severovýchodní obchvat Otrokovic dlouhý 3 km, který byl zpro-

vozně 27. října 2006.

Celkové náklady na stavbu silnice I. třídy I/50 Holubice - Uherské Hradiště - Uherský Brod - Slovensko činí 736 826 901 Kč. Tato stavba je z části financována z evropských fondů, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj, na niž byla poskytnuta částka 566 945 666 Kč. Příjemcem uvedené částky je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Datum zahájení stavby byl 1.10.2008 a k ukončení výstavby by mělo dojít k 31. 7. 2011 [23].

### 16.3 Priorita č. 3 napojení na silnici I. třídy R 35 Palačov – Valašské Meziříčí

Výstavba silnice I. třídy podrobně popsána v [25] R 35 Palačov – Valašské Meziříčí je rozdělena do tří etap. **První etapa silnice I. třídy I/35 Lešná Palačov** je součástí výstavby dopravního připojení valašského regionu kapacitními komunikacemi na dálniční tah D1 Praha – Brno – Ostrava. Cílem této stavby je převedení evropského silničního tahu, který je využíván především pro tranzitní dopravy, ze stávající trasy I/35, vedoucí přes města Hranice a Teplice nad Bečvou, na kapacitní čtyřpruhovou silnici I/35 v nové trase s napojením na R48 u Palačova.



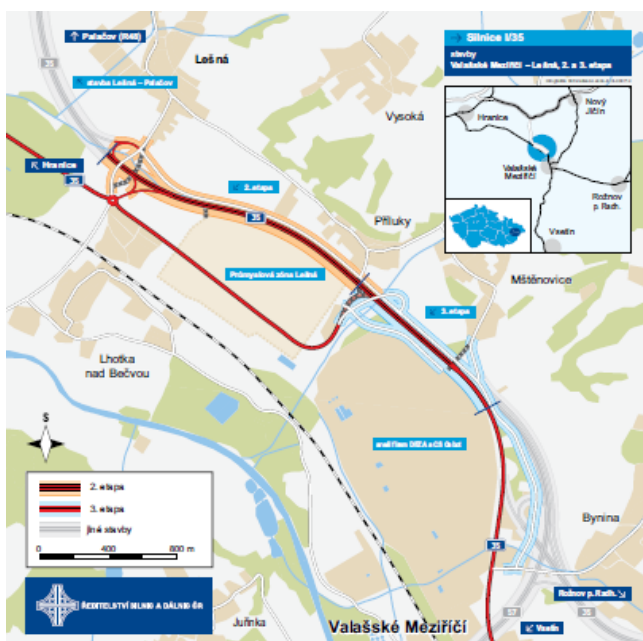
Obr. 13 Navrhovaná silnice I/35 Lešná – Palačov 1. etapa [12]

Stavba I/35 Lešná – Palačov se skládá ze dvou hlavních silničních komunikací a jejich mimoúrovňové křižovatky. Jde o novostavbu komunikace I/35 mezi obcemi Lešná - Palačov, rekonstrukci silnice R48 Dub – Palašov a novu mimoúrovňovou křižovatku silnice R 48 a I/35 – MUK Palačov.

Novostavba silnice začíná v Lešné v km 2,400 za MUK se silnicí III/03562 Lešná – Lhotak, kde navazuje na „I/35 Valašské Meziříčí - Lešná“, která je v současnosti v realizaci. Trase je následně vedena kolem Poruby do prostoru silnice I/48 u Palesku, západně od Palačova. Tady v km 7,322 končí napojením na silnici I/48 v prostoru nové MÚK Palačov. Celková délka úpravy komunikace je 4 922 metrů dle [25].

Celkové náklady na výstavbu první etapy úseku I/35 Lešná - Palačov činí 3 600 000 Kč. Jedná se o stavbu v délce 4 922 m, která je zařazena do kategorie S 24,5/100. Zahájení stavby se očekává v 10/2011 a uvedení do provozu 03/2016, viz [26].

Obě stavby 2. a 3. etapy připravovaného úseku mezi rychlostní silnicí R48 (MUK Palačov) a městem Valašské Meziříčí, který je budován jako přeložka stávající silnice I/35 Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí. Význam uvedeného tahu spočívá v tom, že dojde k odklonu tranzitní dopravy ze stávající silnice I/35 mimo zastavěná území do zcela nové trasy uvedené v [25].



Obr. 14 Navrhovaná silnice I/35 Valašské Meziříčí – Lešná 2. a 3. etapy [12]



Stavba **druhé etapy silnice I/35** je umístěna mezi obcemi Lešná, Lhotka nad Bečvou a Příluhy. Tato etapa zahrnuje vybudování celé směrové dělené komunikace a souběžné silnice III. třídy od Jesenického potoka až k obci Lešná, včetně dobudování MÚK u Lešné a protihlukových stěn. Součástí 2. etapy bude též nebytné přeložení inženýrských sítí zejména podél silnice III/03565 u Příluk. K ukončení silnice I. třídy u Jesenického potoka je nutné zřídit provizorní sjezd z hlavní trasy na stávající silnici I/35.

Stavba **třetí etapy silnice I/35 Meziříčí – Lešná** je umístěna mezi obcemi Příluhy, Mštěnovice a Bynina. Třetí etapa zahrnuje výstavbu zbylých objektů celé výstavby, jako je přeložka silnici I/35 včetně jejího napojení na silnici I/35 v prostoru podél areálu firem DEZA a CS, Cabot a dobudování souběžné silnice III. třídy do Byniny včetně křižovatky s přeložkou silnice III/03568 do Mštěnovic dle [25].

Očekávané náklady na realizaci stavby 2. etapy úseku I/35 Valašské Meziříčí - Lešná činí dle smlouvy 603 529 734 Kč. Stavba bude vystavěna v délce 1 700 m v kategorii S 24,5/100. Třetí etapa stavby I/35 Valašské Meziříčí - Lešná bude činit 694 557 336 Kč a bude vybudována v délce 700 m a též v kategorii S 24,5/100 dle [26].

#### **16.4 Priorita č. 4 navrhovaná trať 280 – Hranice na Moravě – Střelná (úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná)**

Jedná se o elektrifikovanou celostátní železniční trať mezinárodního významu. Trať se odpojuje od II. národního koridoru ve směru na Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč/Lúky pod Makytou s pokračováním na území Slovenské republiky. Železniční trať je navržena k modernizaci dle dohody AGTC pro minimální traťovou rychlost 120 km/hod. do roku 2015.



**Obr. 15** Trať 280 Hranice na Moravě – Sřetlná (úsek Lhotka nad Bečvou – Sřetlná) [21]

Návrh na modernizace vychází z mezinárodních dohoda dalších dokumentů uvedených v [7]:

- Evropská dohoda AGTC
- Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR dle usnesení vlády 145/2001
- Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje z roku 2002

Modernizace výše uvedené tratě přináší s sebou významná zlepšení především ve zvýšení rychlosti, zvýšené propustnosti a zajištění dopravní cesty, což se projeví v následujících rozhodujících cílových přínosech a efektech popsaných v [7]:

- zrychlení provozu, to znamená zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu
- zkvalitnění dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel, která jsou navržena provozovat v úseku Valašského Meziříčí – Vsetín s možností pokračování do Valašské Polanky a následně ve směru na Zlín.

Trať 280 zabezpečuje dopravní obslužnost a spojení svou měst v okrese Vsetín, ovšem k nejvýznamnějším patří železniční stanice Vsetín, Valašské Meziříčí a Horní Lideč. Poslední zastávkou na této trati před hranicemi se Slovenskou republikou je Sřetlná. Na

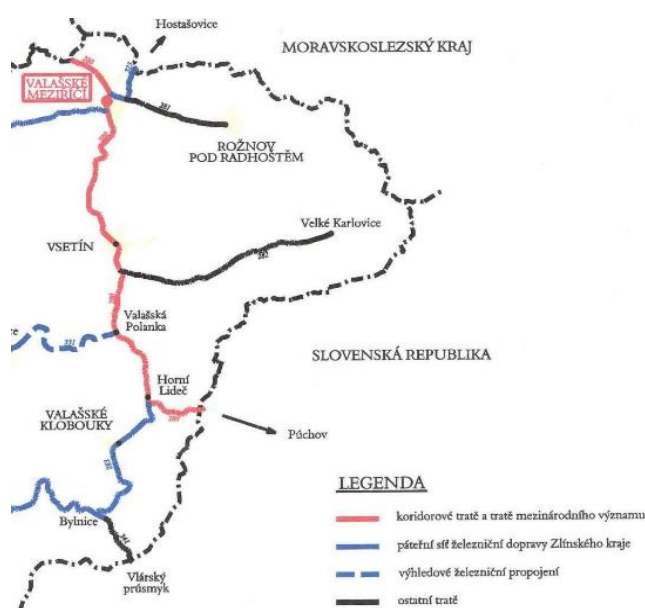
území Zlínského kraje má trať délku cca 50 km. Pro osobní přepravu jsou na trati provozovány rychlíky, osobní vlaky dosahující cestovní rychlosti 47,3 km/hod., rychlíky 65,3 km/hod. Z důvodu zvyšování bezpečnosti, komfortu a pohodlí cestujících a zvyšováním životnosti dopravní cesty byly na trati 280 v letech 2002 - 2009 provedeny investiční akce jako např. Rekonstrukce 2. traťové koleje, Rekonstrukce pro cestující veřejnost a další.

V roce 2010 se připravuje velká investiční akce pod názvem Rekonstrukce Střeleckého tunelu včetně koleje č. 1 a 2 v km 22,480 a 23,610 a koleje č. 1 v km 21,110 - 27,261 za bezmála 700 mil. Kč. Dále bude řešena rekonstrukce železniční stanice Valašské Meziříčí a železniční stanice Vsetín dle [1].

V příloze III přikládám plán investičních staveb pro rok 2010 ve Zlínském kraji.

### 16.5 Priorita č. 5 Modernizace a elektrifikace tratě 281 – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Trať 281 představuje významnou regionální železniční trať zabezpečující dopravní spojení mezi Rožnovem pod Radhoštěm a jeho zájmovým územím a následně Valašského Meziříčí s napojením na trať 280. Cílem uvedených návrhů je provedení modernizace elektrické tratě. Jedná se o důležitá zlepšení zejména ve zvýšení traťových rychlostí a zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty.



Obr. 16 Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm [21]

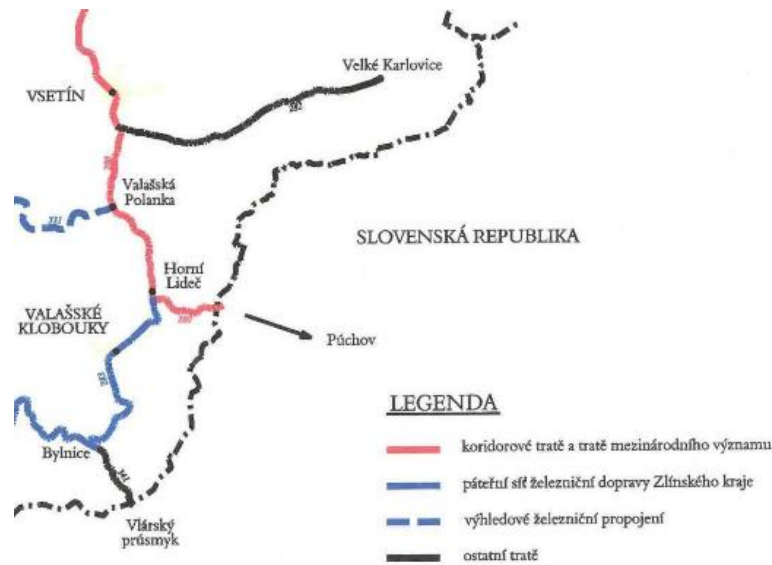
Rozvojové záměry popsány v [7] představují následující rozhodující přínosy a efekty:

- jedná se o zlepšení dopravních podmínek pro nákladní a osobní dopravu
- a o vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; za této situace lze považovat přímé železniční spojení Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín

Délka tratě 281 je 13,980 km. Obsluhu území Zlínského kraje zabezpečuje 6 stanic a zastávek ve vzdálenostech cca 2,2 km. Mezi nejvýznamnější železniční stanice patří Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí a Zubří. Zejména pro osobní přepravu jsou zde provozovány osobní vlaky, jejichž průměrná rychlost se pohybuje kolem 28,5 km/hod. Na trati proběhly také investiční akce v letech 2002 - 2009. Jednalo se zejména o rekonstrukci přechodu nebo zbudování přístřešku na zastávce Křhová. V příštích letech se na trati počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů např. v km 6,253 a 9,971 dle [1].

## **16.6 Priorita č. 6 Zlepšení traťové rychlosti a zabezpečení dopravní cesty tratě 282 – Vsetín – Velké Karlovice**

Trať 282 vytváří významnou regionální trať, která obsluhuje rozsáhlé území v údolí Vsetínské Bečvy. Také zajišťuje dopravní vazbu na okresní město Vsetín a napojení na železniční trať 280. Jedná se o rozvojové záměry představující modernizaci propojení vedení elektrizace celé tratě. Ve své podstatě se jedná o významná zlepšení ve zvýšení traťové rychlosti a zabezpečení dopravní cesty.



*Obr. 17 Trať 282 Vsetín – Velké Karlovice [21]*

Rozvojové záměry rozebrány v [7] představují následující přínosy a efekty:

- zlepšení dopravních podmínek pro nákladní a osobní dopravu
- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; za těchto předpokladů lze zvažovat přímé železniční spojení Velké Karlovice – Vsetín – Valašské Meziříčí.

Trať 282 Vsetín - Velké Karlovice má charakter příměstské železnice, jejíž délka je 24,615 km. Obsluhu území tvoří celkem 13 stanic a zastávek se vzdáleností cca 2,1 km. Mezi významné stanice patří Ústí u Vsetína a Janová. Pro osobní přepravu jsou zde provozovány pouze osobní vlaky s průměrnou cestovní rychlostí 28,1 km/hod. Dopravní význam v ohledu na osobní i nákladní dopravu je nezbytný. V příštích letech na trati 282 počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení, jedná se například o některé železniční průjezdy uvedených v [1].

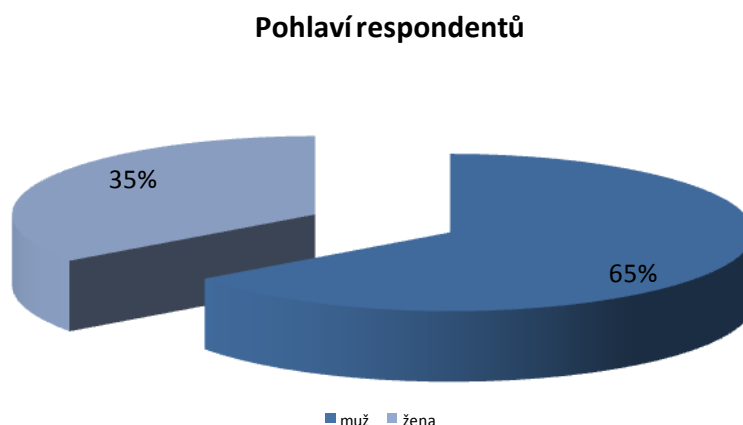
## 17 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

V průběhu čtyř měsíců jsem prováděla dotazníkové šetření, které se zabývalo postoji a názory v rámci dopravní infrastruktury Zlínského kraje. Následující text je zaměřen na interpretaci výsledků mého dotazníkového šetření.

Oslovila jsem jako cílovou skupinu studenty a pracovníky (jakou jsou např. personalisté, sekretářky, dělníky apod.) Žádný z respondentů nebyl mladší 19 let a ani starší 60 let.

Úvodní otázky šetření byly zaměřeny na již zmíněný věk, pohlaví, trvalé bydliště a cíl cesty. Další otázky byly zaměřeny na samotnou jízdu do školy či zaměstnání, což představuje způsob dopravy, čas strávený v dopravních prostředcích. Další sekci otázek jsem věnovala MHD ve Zlíně, jelikož většina oslovených respondentů byla ze samotného Zlína. Další otázky jsem zaměřila také na stav silnic ve Zlínském kraji, hustotu dopravní sítě a v dotazníku jsem také zmínila kapacitu parkovacích míst v centru Zlína. Poslední otázku jsem nechala zcela otevřenou, kde respondenti mohli vyjádřit svůj názor týkající se dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Co se týče respondentů, odpovědi jsou velmi rozmanité a různorodé.

### Pohlaví respondentů:

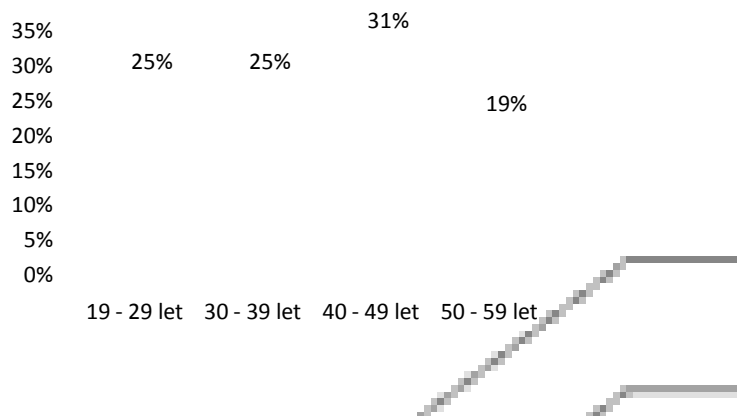


*Obr. 18 Pohlaví respondentů*

U pohlaví mohu lze jednoznačně konstatovat, že převládali muži 65 % nad ženami, které tvoří 35 % mého dotazníkového šetření. Z grafu vyplývá, že tento průzkum byl více vhodný mužům než ženám, které tvoří zhruba jen jednu třetinu průzkumu.

**Věková struktura:**

**Věková struktura respondentů**

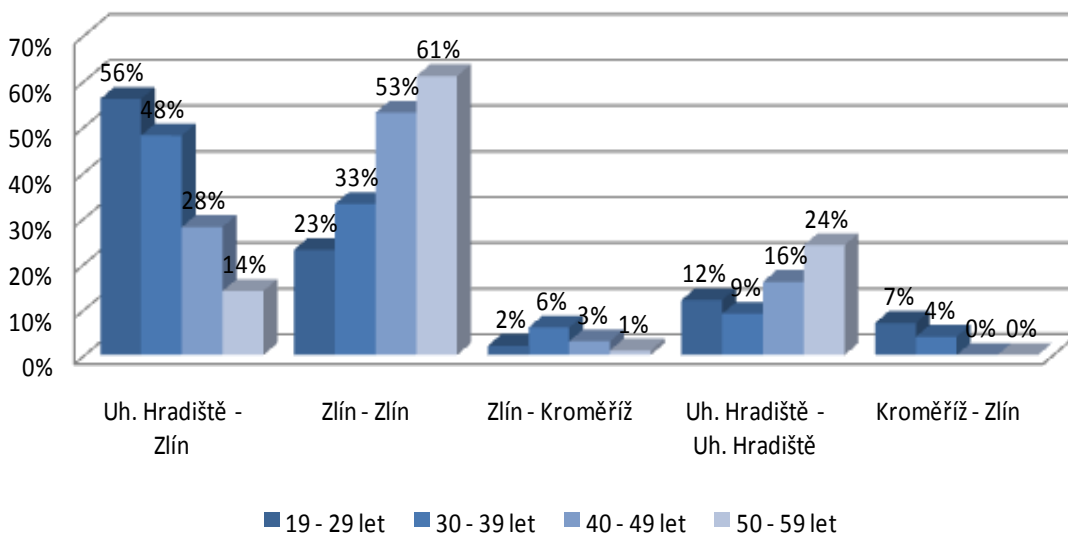


**Obr. 19 Věková struktura respondentů**

Z mého dotazníkového průzkumu vyplývá, že žádný z respondentů nebyl mladší 19 let a starší 60 let, 25% bylo v rozmezí 19 – 29 let, 25 % bylo v rozmezí 30 – 39 let, 31 % bylo 40 – 49 let a ve věku 50 – 59 let to bylo 19 %.

**Otázka č. 1 Odkud kam dojíždíte do školy/zaměstnání věku a okresu?**

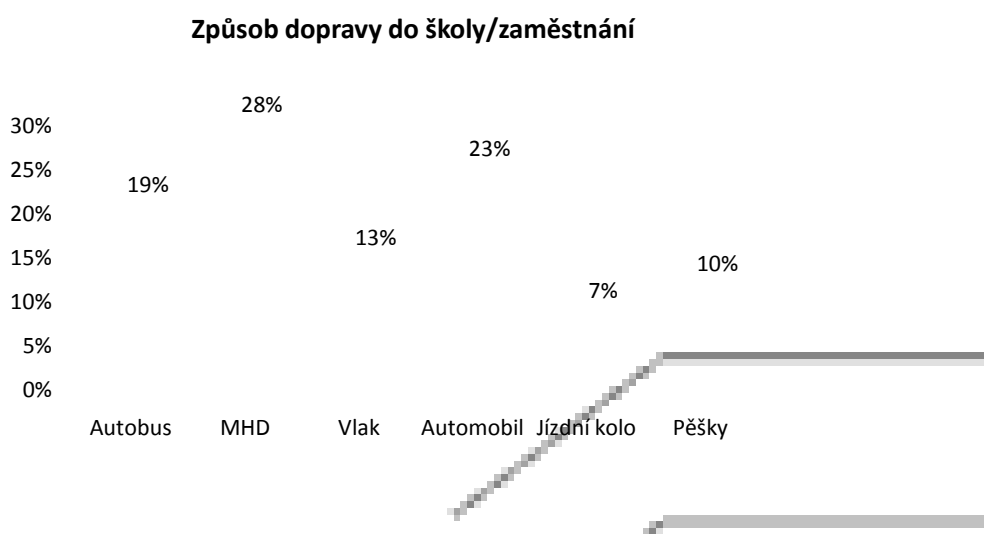
**Dojíždění do školy/zaměstnání podle věku a okresu**



**Obr. 20 Dojíždění do školy/zaměstnání podle věku a okresu**

Z grafu je patrné, že většina obyvatel mladší populace je ochotna za školou/zaměstnáním přejíždět z okresu do okresu. Jedná se většinou o studenty z okresu Uherské Hradiště, kteří dojíždějí za studiem i větší vzdálenosti. Naopak starší populace si hledá své zaměstnání většinou v okrese svého bydliště, aby nemusela denně dojíždět za zaměstnáním do vzdálenějších měst či okresů.

### Otázka č. 2 Způsob dopravy do školy/zaměstnání:

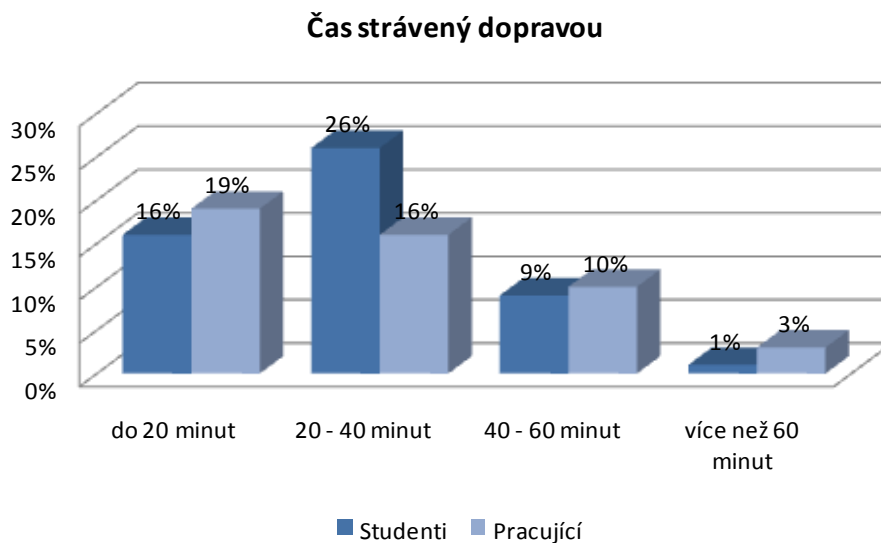


**Obr. 21 Způsob dopravy do školy/zaměstnání**

Dle způsobu dopravy do školy/zaměstnání můžeme říci, že většina respondentů nejedí do školy/zaměstnání pouze jedním dopravním prostředkem, ale může se jednat o různé kombinace. Nejčastější kombinace byla autobus a MHD. Obyvatelé Zlína využívají nejvíce MHD 28%, v některých případech jízdní kolo 7% a někdy se dopravují do školy/zaměstnání i pěšky, což činí 10%. Vlákem a autobusem se přepravují obyvatelé Zlínského kraje většinou z jiných okresů, ale také v mnoha případech na tyto spoje navazuje MHD, kterou se přemístí do svého zaměstnání či školy. Druhou nejčetnější kategorií tvoří automobil, kdy se může jednat buď o vlastní, nebo služební automobil, která tvoří 23% všech dotázaných respondentů. Velký podíl způsobu do zaměstnání/školy automobilem jsem využila při dalších otázkách mého průzkumu, kdy jsem se zabývala stavem silnic ve Zlínském kraji.



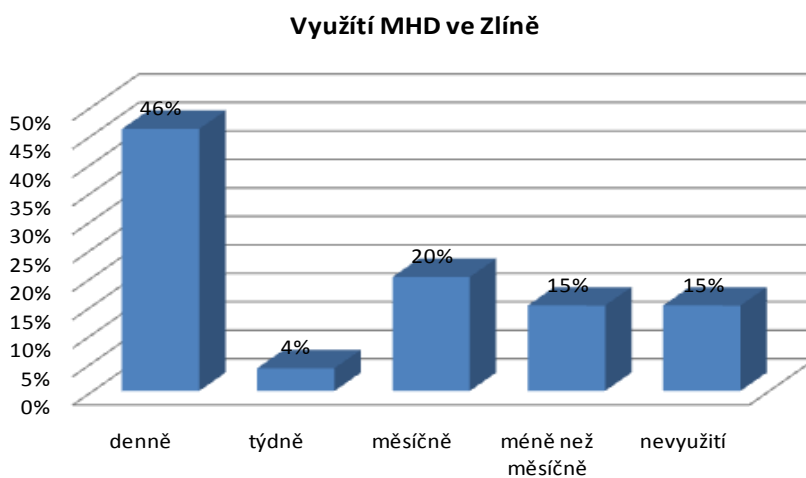
## Otázka č. 3 Kolik času strávíte cestou do školy/zaměstnání?



Obr. 22 Čas strávený dopravou

V otázce č. 3 jsem se zaměřila na čas strávený dopravou do školy/zaměstnání. Studenti preferují spíše kratší čas v dopravních prostředcích i z toho důvodu, že se mohou ubytovat i např. na univerzitních kolejích a z finančních důvodů se jim cesta ze školy každý den nevyplatí. Pracující jsou ochotni i za svou práci strávit o trochu více času než studenti, kdy 3% pracujících je ochotna dojíždět za svým zaměstnáním i více než 60 minut.

## Otázka č. 4 Jak často využíváte MHD ve Zlíně?

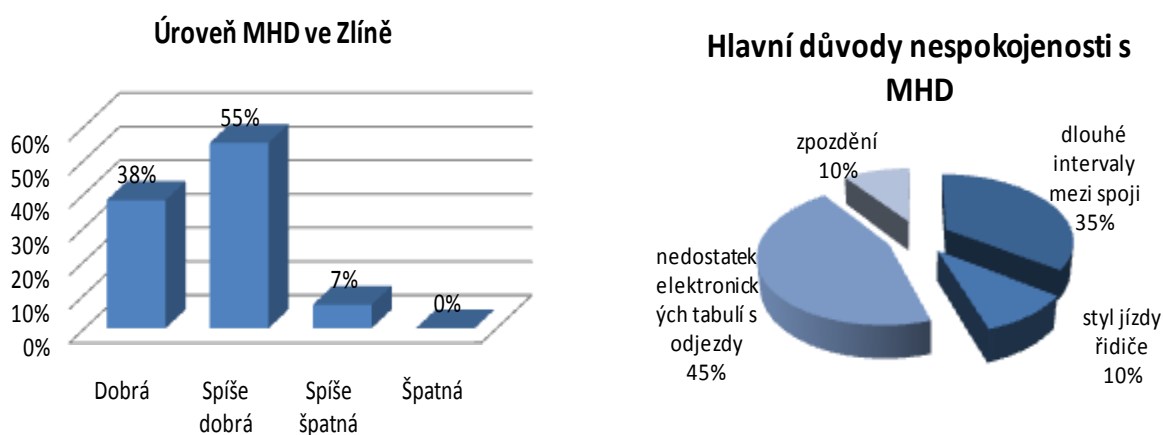


Obr. 23 Využití MHD ve Zlíně

Z důvodu, že jsem šetření prováděla ve Zlíně, nejvíce obyvatel využívá MHD ve Zlíně denně, ale ovšem jsou zde zahrnuti i ti, kteří dojíždění z okolních měst a obcí a pracují v nějaké části města Zlína, jsou donuceni využívat MHD 45%.

Někteří respondenti, kteří využívají MHD pouze týdně nebo měsíčně, většinou do Zlína jezdí za odbornými službami, za lékařskou péčí či za svými příbuznými. Z celkového počtu dotazovaných 15 % nevyužívá MHD, ať z důvodu že do Zlína vůbec nejezdí nebo využívají svůj automobil.

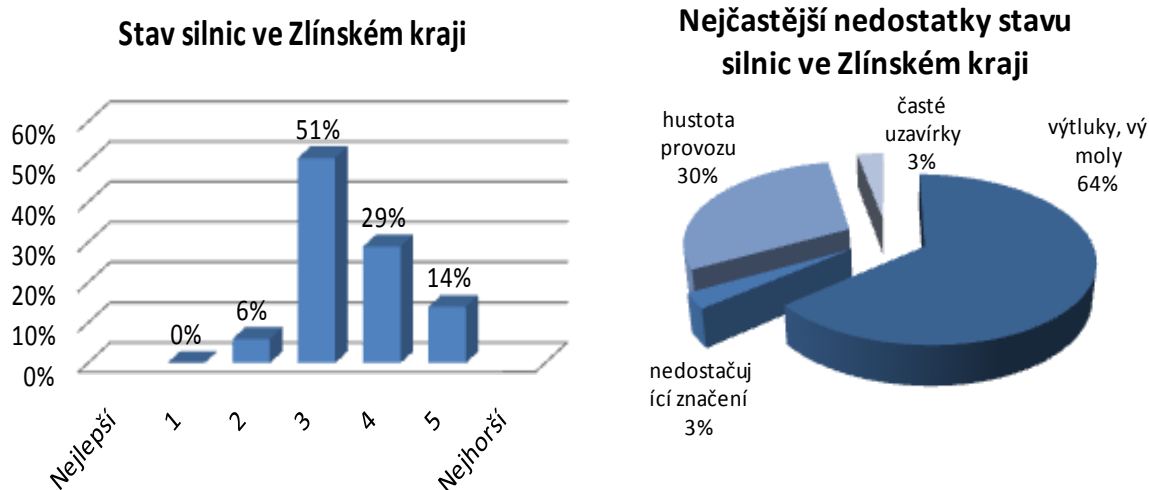
**Otázka č. 5 Jaká je podle Vašeho názoru úroveň MHD ve Zlíně a pokud označíte možnost „špatná“ nebo „spíše špatná“ uveďte hlavní důvody.**



**Obr. 24 Úroveň MHD ve Zlíně a hlavní důvody nespokojenosti s MHD**

Další otázku jsem věnovala pouze MHD ve Zlíně. Podle mého očekávání respondenti hodnotili úroveň MHD za dobrou 38% a spíše dobrou v 55% případech. Za spíše špatnou úroveň MHD považuje jen 7% dotazovaných a nikdo neoznačil úroveň za špatnou. Obecně lze říci, že úroveň MHD je na vysoké úrovni v ohledu na ostatní MHD ve Zlínském kraji, zejména velkým počtem nízkopodlažních spojů, moderními autobusy a řadou bezbariérových zastávek. Respondenti, kteří označili úroveň MHD za spíše špatnou, zdůvodňují své rozhodnutí nedostatkem elektronických tabulí 33%, dále vidí svůj problém v dlouhých intervalech mezi spoji 29%, ve stylu jízdy řidiče 28% a poslední 10% činí zpoždění spojů.

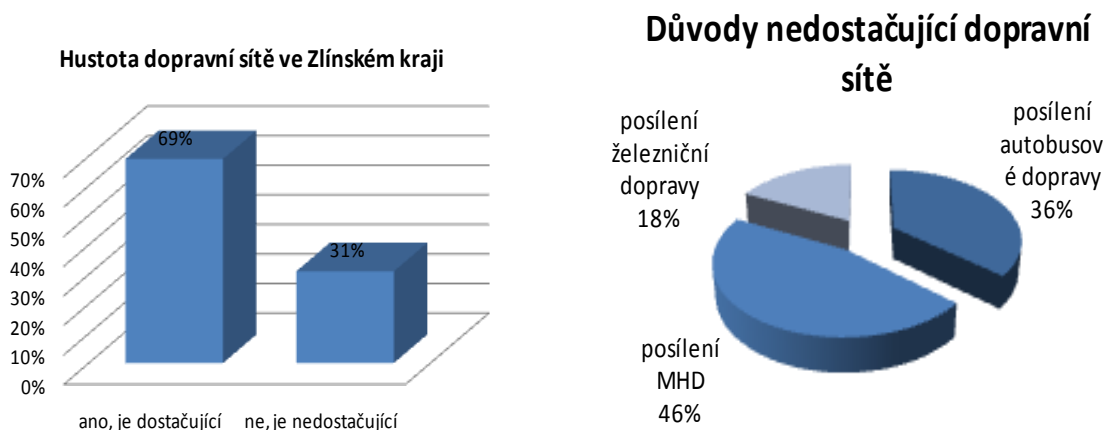
**Otázka č. 6 Jak hodnotíte stav silnic ve Zlínském kraji a uveďte hlavní nedostatky.**



*Obr. 25 Stav silnic ve Zlínském kraji a nejčastější nedostatky stavu silnic ve Zlínském kraji*

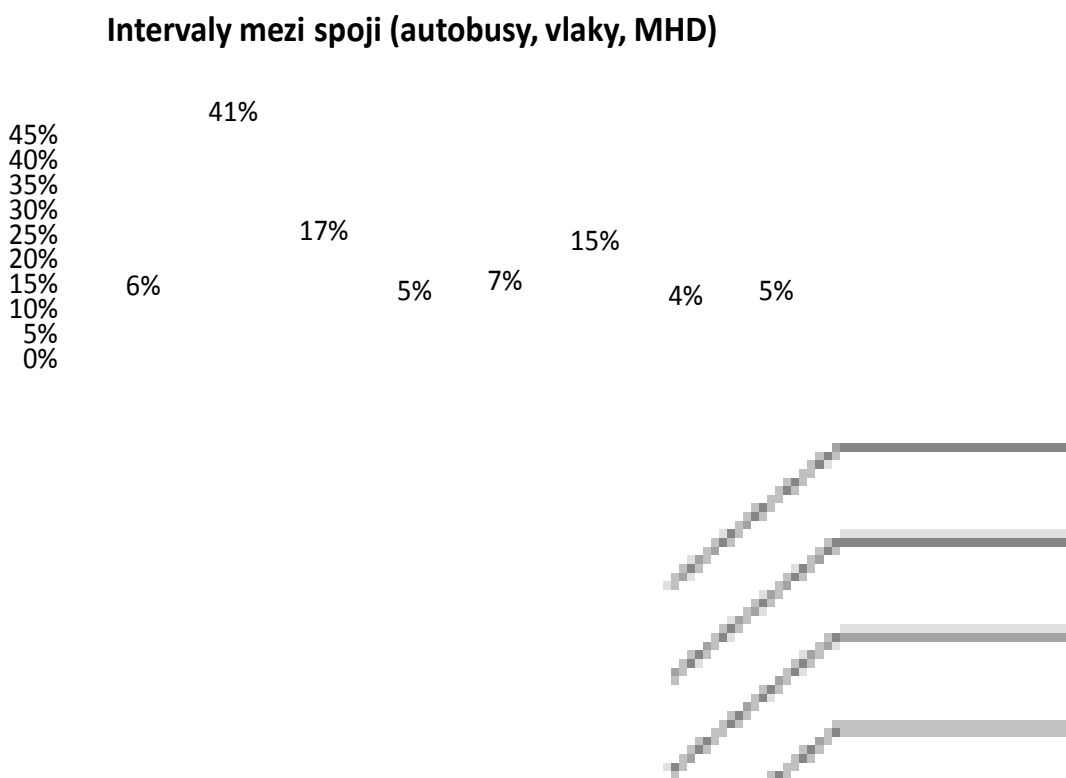
Statistika stavu silnic ve Zlínském kraji není příliš příznivá. Z grafu vyplývá spíše záporné hodnocení, kdy 51% obyvatel hodnotí stav silnic 3. nejhorší variantou, 29 % čtvrtým stupněm a poměrně hodně 15 % obyvatel označilo současnou situaci jako nejhorší. Mezi nejčastější uváděné příčiny patří výtluky a výmoly 64%, dále hustota provozu 30% a nedostačující dopravní značení a časté uzavírky představují 3%.

**Otázka č. 7 Je dostatečně hustá dopravní síť ve Zlínském kraji a uveďte hlavní důvody nedostatečné dopravní sítě.**

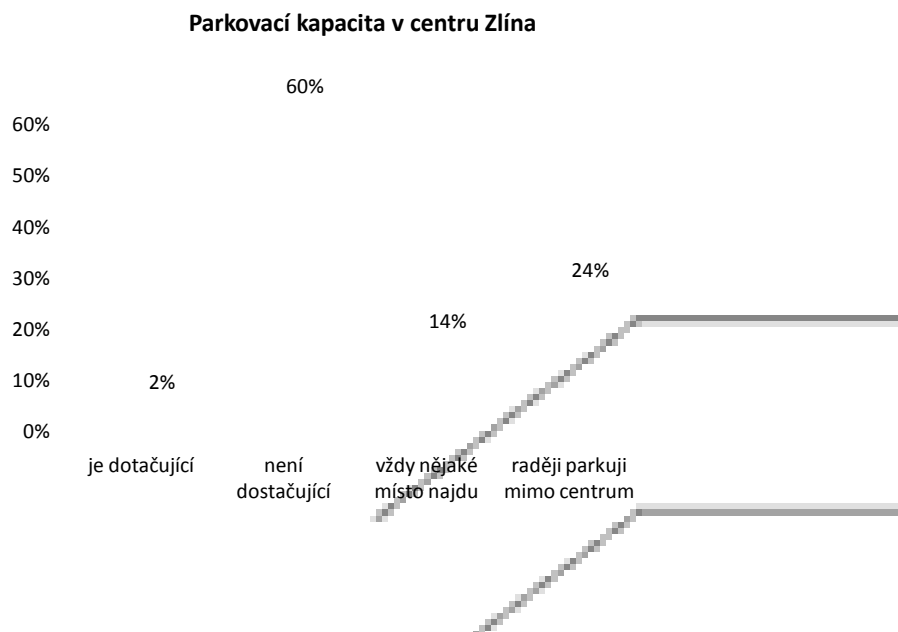


**Obr. 26 Hustota dopravní sítě ve Zlínském kraji a důvody nedostačujících dopravní sítě**

Z grafu lze jednoznačně vyvodit, že hustota podle dotázaných je jednoznačně dostačující 69%, ovšem 31% respondentů nevidí hustotu dopravní sítě ve Zlínském kraji za dostačující. Mezi hlavní důvody považují posílení MHD, která činí 46%, posílení autobusové dopravy 36% a posílení železniční dopravy by upřednostňovalo 18% dotazovaných ve Zlínském kraji.

**Otázka č. 8 Vyhovují Vám intervaly mezi spoji? (uveďte typ a hodnocení)****Obr. 27 Intervaly mezi spoji (autobusy, vlaky, MHD)**

V další otázce číslo 8 jsem se zaměřila na intervaly mezi spoji v MHD, autobusové a vlakové dopravě. Tento graf se shoduje s předchozí situací v grafu u otázky číslo 7, kdy jsou nevyhovující intervaly mezi spoji 52% a je třeba posílení spojů v MHD 17%. U autobusové dopravy též převládá posílení spojů v 15% případech, za nevyhovující ji považuje 7% obyvatelstva. U železniční dopravy je též potřeba posílení spojů mezi jednotlivými spoji v 5% a v dalších 4% ji považují za vyhovující.

**Otázka č. 9 Je dostačující kapacita parkovacích míst v centru Zlína?****Obr. 28 Parkovací kapacita v centru Zlína**

V poslední otázce s nabízenými druhy odpovědí jsem se zaměřila na kapacitu parkovacích míst v centru Zlína. Za nedostačující situaci ji označilo 60 % dotazovaných. Někaké místo vždy lze najít odpovědělo 14%, 24% raději parkuje mimo centrum a za dostačující ji považuje 2%. Podle mého názoru, je v centru Zlína dost obtížné najít parkovací místa. Nedostatek parkovacích míst byla také nejčastější odpovědí v otázce č.10, co by chtěli dotazovaní změnit v rámci rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

**Otázka č. 10 Co byste uvítali (změnili) v rámci rozvoje dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji?**

Mezi nejčastější odpovědi respondentů bych uvedla:

- Nedostatek parkovacích míst
- Dostavět napojení na dálnici D1
- Snížení počtu semaforů mezi Zlínem a Malenovicemi

- Zvýšení rychlosti mezi Zlínem a Otrokovicemi
- Zlepšení kvality silnic
- Posílení spojů, zejména ve večerních a nočních hodinách
- Vytvoření zelené zóny ve Zlíně
- Méně semaforů pro hladké projetí Zlínem
- Dokončit struktury rychlostních komunikací R 49 a obchvatů menších měst a obcí
- Chybí elektrifikovaná dvoukolejka
- Lepší průjezdnost pro cyklisty

### **Závěrečné hodnocení dotazníkového šetření**

Lze říci, že doprava do školy/zaměstnání je důležitou aktivitou každodenního života většiny obyvatel. Věkové skupiny, které jsem touto cestou oslovila, dojíždění denně za svou prací nebo za studiem. Někteří respondenti jsou nuceni používat z větší části i několik druhů dopravy, ať se jedná o obyvatele Zlína nebo dojíždějící z okolních vesnic a měst.

Hustota dopravní sítě podle dotazovatelů je dostačující, ale za hlavní nedostatek považují zejména posílení MHD, které z průzkumu vychází jako největší nedostatek na rozdíl od autobusové a železniční dopravy, i když posílení těchto spojů, zejména v nočních hodinách patřilo také k častým odpovědím z hlediska zlepšení dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji.

Z hlediska parkování v centru města je zcela nevyhovující dostatek parkovacích míst, jedná se většinou i o parkovací místa bezplatná, jelikož každodenní cesta do školy/zaměstnání vlastním automobilem se může stát drahou záležitostí. Lidé vyhledávají zpravidla parkovací místa v centru města u hypermarketů a supermarketů, ovšem v dopoledních hodinách jsou tato všechna místa plně obsazená a nezbyvá než parkovat někde na okraji města a nutností v takových případech se stává použití MHD.

## ZÁVĚR

Rozvoj dopravní infrastruktury podmiňuje ekonomický růst a kvalitní obsluhu území Zlínského kraje. Z tohoto důvodu vyžaduje prioritně vybudovat silniční tahy mezinárodního a celostátního významu, kdy se jedná především o návaznost kraje na dálniční síť D1, napojení kraje prostřednictvím R 55 na již vybudovaný obchvat Otrokovice a třetí tah pro krajské město Zlín bude pokračovat R 49 jako rychlostní komunikace Hulín – Fryšták – Zlín – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – Slovensko.

Výhledová silniční síť spočívá zejména v odstranění stávajících kritických míst a úseků, které bude nutno v blízké době realizovat s ohledem na dosažené intenzity dopravy a následnou výstavbou silničních tahů mezinárodního, celostátního a krajského významu. Jedná se například o budování obchvatů a stoupacích pruhů.

Z hlediska železničních tratí mají ve Zlínském kraji celostátní a mezinárodní význam dvě železniční tratě. Jedná se o trať 330 Přerov – Břeclav a trať 280 Hranice na Moravě – Střelná. Tato trať zabezpečuje dopravní obsluhu Hulína, Otrokovice, Napajedel a Starého města. Trať 280 zabezpečuje obsluhu měst Vsetín a Valašského Meziříčí.

Z důvodu modernizace celostátních mezinárodních silničních tratí dojde k vytvoření podmínek pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladu a též pro podporu kombinované dopravy. Modernizací vlivem zdvoukolejnění a elektrizací regionálních tratí dojde k umožnění provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšením počtu zastávek a následně i k budování integrovaného dopravního systému s kvalitnější obsluhou území Zlínského kraje.

V rámci vodní dopravy je nutné se zaměřit na podporu aktivit související s ekonomickou a ekologickou obnovou kolem Baťova kanálu a napojení na atraktivní turistické spojení měst Hodonín – Uherské Hradiště – Otrokovice – Kroměříž. Je nutné vytvářet podmínky pro rekreační účely výstavbou chybějící infrastruktury.

V letecké dopravě by měly být návrhy soustředěny na podporu modernizace letiště v Kunovicích, také posilování letišť krajského významu vytvářením technických a legislativních podmínek z důvodu zavádění letů na vnitrostátní destinace a zvyšování informovanosti veřejnosti o možnostech letecké dopravy. Dále by se měl rozvoj zaměřit na ostatní regionální letiště, jako jsou Otrokovice, Kroměříž, zřízení letiště u obce Huslenky v okrese Vsetín a zachování letiště Valašského Meziříčí – Poličná.

Cyklistickou dopravu lze zařadit jakou vyhledávanou především díky svým přednostem, ke kterým patří neškodnost vůči životnímu prostředí, odlehčení automobilové dopravě a může se také být iniciátorem a základem kombinované dopravy. Rozvoj v oblasti cyklistické dopravy předpokládá realizaci cca 800 km tras. Jedná se o trasy dálkové cca 300 km a regionální cca 500 km.



**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] *Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje - analytická část | Portál Zlínského kraje* [online]. 2009 [cit. 2010-04-07]. Zlínský kraj. Dostupné z WWW: <<http://www.citace.com/generator.php?druh=8&ukol=1>>.
- [2] BERKOVÁ, A. Jakost a podniková komunikace. *VUT Brno* [online]. 2005 [cit. 2010-02-18], s. 1-3. Dostupný z WWW: <[http://gps.fme.vutbr.cz/STAH\\_INFO/2602\\_Berkova.pdf](http://gps.fme.vutbr.cz/STAH_INFO/2602_Berkova.pdf)>.
- [3] BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. 111 s.
- [4] *Dálnice D1* [online]. 2009 [cit. 2010-03-03]. Brněnská dálnice D1. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice.com/d/d01/d01.htm>>.
- [5] *Doprava | ČSÚ Zlínský kraj* [online]. 2010 [cit. 2010-04-07]. Zlínský kraj - doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xz>>.
- [6] *Drážní doprava* [online]. c2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa\\_CR\\_drazni/Legislativa\\_CR\\_drazni](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_drazni/Legislativa_CR_drazni)>.
- [7] *Generel dopravy Zlínského kraje* [online]. 2006 [cit. 2010-02-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-linsky.cz/docDetail.aspx?docid=28640&doctype=ART>>.
- [8] HÁJEK, O. Analýza dopravní obslužnosti zlínské aglomerace. In *Sborník referátů z odborné konference na téma „Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. Zlín: UTB ve Zlíně, 2005. s. 85–93. ISBN 807318351X.
- [9] HÁJEK, O. *Rozvoj zlínské aglomerace z pohledu dopravní infrastruktury*. In: *Sborník příspěvků II. ročníku Mezinárodní Baťovy doktorandské konference*. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. 2006. 243 s. ISBN 80-7318-384-6

- [10] *Charakteristika kraje | ČSÚ Zlínský kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-03-17]. Český statistický úřad ZLÍNSKÝ KRAJ. Dostupné z WWW: <[http://www.eazk.cz/ksei/ksei\\_pse.html](http://www.eazk.cz/ksei/ksei_pse.html)>.
- [11] *Charakteristika Zlínského kraje* [online]. [cit. 2010-02-18]. Dostupný z WWW:<[http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?chnum=2&nid=3581&doc\\_type=ART&docid=27939](http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?chnum=2&nid=3581&doc_type=ART&docid=27939)>.
- [12] *Informace o dopravní infrastruktuře - Dopravní stavby* [online]. 2010 [cit. 2010-03-02]. Ředitelství silnic a dálnic. Dostupné z WWW: <[http://www.silnice.info/mapy\\_jednotlivych\\_tahu.php](http://www.silnice.info/mapy_jednotlivych_tahu.php)>.
- [13] KOZÁK, V. *Dopravní obslužnost zlínské aglomerace*. In: Sborník příspěvků z konference Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility. Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80 - 7194-797-0.
- [14] KŘIVDA, V. *Dopravní geografie I*. VŠB-TU Ostrava. 2006. ISBN 80-248-1020-4.
- [15] *Letecká doprava* [online]. c2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_letecka/Legislativa\\_CR\\_letecka.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/Legislativa_CR_letecka.htm)>.
- [16] *Mapy a přehledy silnic a mostů* [online]. c2008 [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.rszk.cz/>>.
- [17] RUBÁŠOVÁ, M. *Metoda rozhovoru: Seminární práce do kurzu Metody výzkumu I.*, Praha, 1999
- [18] *Nezaměstnanost ve Zlínském kraji v roce 2009 | ČSÚ Zlínský kraj* [online]. 2010 [cit. 2010-03-17]. Český statistický úřad ZLÍNSKÝ KRAJ. Dostupné z WWW: <[http://www.zlin.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/nezamestnanost\\_ve\\_zlinskem\\_kraji\\_v\\_roce\\_2009](http://www.zlin.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/nezamestnanost_ve_zlinskem_kraji_v_roce_2009)>.
- [19] NOVÁK, R., PERNICA, P., SVOBODA, V., ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005. 412 s.

- [20] *Novinky k D1* [online]. 2009 [cit. 2010-03-17]. České dálnice. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1/novinky>>.
- [21] *Odbor dopravy a silničního hospodářství* [online]. c2006 [cit. 2010-02-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&nid=2656&doctype=ART>>.
- [22] *Operační program Doprava - D1, stavba 0135 Kroměříž-Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka-Hulín* [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. Operační program doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=72>>.
- [23] *Operační program Doprava - Silnice I/50 Bánov - obchvat* [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. Operační program doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=64>>.
- [24] *Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle tabulek traťových poměrů* [online]. Pavel Krýže, 2008 [cit. 2010-02-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/en/m05.pdf>>.
- [25] *Rychlostnice R35 (rychlostní silnice)* [online]. 2009 [cit. 2010-03-03]. Rychlostnice R35. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice.com/r/r35/r35.htm>>.
- [26] *Ředitelství silnic a dálnic ČR: katalog - Přehled staveb* [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb?Open&lng=CZ&selection=kraj&option=Zl%EDnsk%FD%20kraj>>.
- [27] *Silniční doprava* [online]. [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/)>.
- [28] *Stav vozovek I. a II. třídy ve Zlínském kraji* [online]. 2009 [cit. 2010-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.rszk.cz/>>.

- [29] *Technická správa komunikací: hlavního města Prahy* [online]. 2006. Ostrava: c2006 [cit. 2010-02-18]. Text v češtině. Dostupný z WWW: <[http://www.tsk-praha.cz/web/doprava/udidpraha/zajimavosti\\_o\\_doprave/setkani-dopravnich-inzenyru/tema4/ostrava](http://www.tsk-praha.cz/web/doprava/udidpraha/zajimavosti_o_doprave/setkani-dopravnich-inzenyru/tema4/ostrava)>.
- [30] *Vodní doprava* [online]. c2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Vodni\\_doprava/Vodni\\_doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Vodni_doprava.htm)>.
- [31] WOKOUN, René, et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [32] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- [33] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- [34] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [35] Zákon č.144/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů
- [36] ZELENÝ, L., *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a. s., 2007. 352 s.
- [37] ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a. s., 2008. 280 s.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a výzkum
CHKO	Chráněná krajinná oblast
NUTS II	Administrativní uspořádání – Regiony soudržnosti
EU	Evropská unie
MHD	Městská hromadná doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
ČSAD	Česká autobusová doprava
ČR	Česká republika
SPZ	Státní poznávací značka
TEN	Transevropské multimodální dopravní síť
TEM	Transevropské dálnice sever – jih
AGN	Evropská vnitrozemská vodní cesta
AGR	Evropská hlavní silnice s mezinárodním provozem
AGTC	Evropská trasa mezinárodní kombinované dopravy
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
ČD	České dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1 Správní uspořádání Zlínského kraje [9].....	32
Obr. 2 Správní obvody obcí s rozšířenou působností Zlínského kraje [10].....	33
Obr. 3 Míra nezaměstnaných v jednotlivých měsících roku 2009 [18].....	36
Obr. 4 Přehled silnic I., II. a III. třídy ve Zlínském kraji [16] .....	43
Obr. 5 Dopravní nehody ve Zlínském kraji podle místa [21].....	45
Obr. 6 Dopravní nehody ve Zlínském kraji podle druhu komunikace [21].....	45
Obr. 7 Dopravní nehody v kraji podle druhu zúčastněného vozidla [21].....	46
Obr. 8 Stav povrchu vozovek II. a III. třídy [28] .....	47
Obr. 9 Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav[20].....	50
Obr. 10 Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji [21] .....	51
Obr. 11 Úsek D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou [10].....	59
Obr. 12 Úsek Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav [12] .....	62
Obr. 13 Navrhovaná silnice I/35 Lešná – Palačov 1. etapa [12].....	63
Obr. 14 Navrhovaná silnice I/35 Valašské Meziříčí – Lešná 2. a 3. etepa [12] .....	64
Obr. 15 Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná (úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná) [21] .....	66
Obr. 16 Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm [21].....	67
Obr. 17 Trať 282 Vsetín – Velké Karlovice [21] .....	69
Obr. 18 Pohlaví respondentů .....	70
Obr. 19 Věková struktura respondentů .....	71
Obr. 20 Dojíždění do školy/zaměstnání podle věku a okresu.....	71
Obr. 21 Způsob dopravy do školy/zaměstnání.....	72
Obr. 22 Čas strávený dopravou.....	73
Obr. 23 Využití MHD ve Zlíně .....	73
Obr. 24 Úroveň MHD ve Zlíně a hlavní důvody nespokojenosti s MHD.....	74
Obr. 25 Stav silnic ve Zlínském kraji a nejčastější nedostatky stavu silnic ve Zlínském kraji .....	75
Obr. 26 Hustota dopravní sítě ve Zlínském kraji a důvody nedostačujíc dopravní sítě .....	76
Obr. 27 Intervaly mezi spoji (autobusy, vlaky, MHD) .....	76
Obr. 28 Parkovací kapacita v centru Zlína .....	77

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1 Přehled silnic Zlínského kraje k 1. 1. 2008 [16] .....	41
Tab. 2 Stav povrchu vozovek II. a III. třídy – tabulkový přehled [28] .....	47

## SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA I: Silniční síť ve Zlínském kraji [28]
- PŘÍLOHA II: Délka silnic a dálnic v letech 2001 - 2009 [5]
- PŘÍLOHA III: Plán investičních staveb pro rok 2010 ve Zlínském kraji [28]







## PŘÍLOHA III: Plán investičních staveb pro rok 2010 ve Zlínském kraji

### Plán investičních staveb pro rok 2010 ve Zlínském kraji

Celý kraj | [Kroměřížsko](#) | [Uherskohradištsko](#) | [Vsetínsko](#) | [Zlínsko](#)

Dnes je: 02. 03. 2010

Počet staveb: 24

Místo stavby	Silnice (most)	Cena dle smlouvy o dílo* [tis. Kč]	Zaháj.	Ukonč.	Popis
<a href="#">Březolupy - Bílovice I</a>	III/49710, III/49714	81 128	2008	2010	objízdné trasy
<a href="#">Ludkovice - Pradlisko</a>	III/49024	87 029	2009	2011	silnice, ochrana vod
<a href="#">Rožnov p. Radh. - Tylovice - Hážovice II</a>	4867-3	22 835	2009	2010	most, silnice
<a href="#">Březolupy - Bílovice II</a>	II/497	79 571	2009	2010	směrová úprava silnice
<a href="#">Zlín</a>	II/490	3 428	2009	2010	demolice Horákův mlýn
<a href="#">Horní Lhota - Luhačovice I</a>	II/492	85 442	2009	2010	silnice, mosty
<a href="#">Poličná - Valašské Meziříčí</a>	II/150	61 043	2009	2010	průjezd. úsek, okruž. křižovat.
<a href="#">Velký Ořechov - Doubravy</a>	III/49718	**	2010	2011	silnice
<a href="#">Ostrožská Lhota</a>	III/4991	**	2010	2010	silnice, průjezd. úsek obcí
<a href="#">Kroměříž - Kotojedy</a>	II/367	**	2010	2011	silnice, okruž. křižovat.
<a href="#">Velehrad</a>	42822-1	**	2010	2011	most - rekonstrukce
<a href="#">Seninka</a>	05741-3	**	2010	2010	most - přestavba
<a href="#">Zlín, Mladcovská</a>	III/49016	**	2010	2010	silnice, opěr. zeď
<a href="#">Loučka</a>	01868-2	**	2010	2010	most - přestavba
<a href="#">Topolná - Bílovice</a>	III/49724	**	2010	2010	silnice, průjezd. úsek
<a href="#">Kroměříž - Jestřabice</a>	II/432	**	2010	2010	silnice, sanace sváž. území
<a href="#">Bojkovice</a>	495-028	54 156	2010	2011	most - přestavba
<a href="#">Bylnice</a>	II/495	**	2010	2011	směrová úpr. silnice, most - přestavba
<a href="#">Roštín</a>	II/432	**	2010	2010	silnice, průjezd. úsek obcí
<a href="#">Nový Hrozenkov - Podťatý I</a>	II/487	**	2010	2012	silnice, průjezd. úsek, mosty

Horní Lhota - Luhačovice II	II/492	**	2010	2011	silnice, průjezd. úsek
Šarovy - Březolupy	II/497	**	2010	2011	směrová úprava silnice
Osvětimany	422-007	**	2010	2010	most - přestavba
Brumov - Nedašova Lhota	III/05736	**	2010	2012	silnice

\* - smluvní cena za celou stavbu

\*\* - není uzavřeno zadávací řízení veřejné zakázky; cena bude doplněna po podepsání smlouvy se zhotovitelem